Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 47 / 04. NOVEMBER 2021

Sportwagen-WM in Bahrain

Toyota-Hattrick ohne Gegenwehr

F1-Interview: Helmut Marko

Was läuft 2026 mit Porsche?

Motocross-WM: Pietramurata

Febvre führt nach Herlings-Stürzen

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 47



IndyCar-Testfahrten

Hülkenberg-Premiere im McLaren-IndyCar



MotoGP-Interview

Vorjahrespleite hilft Quartararo zum Titel



DRM-Finale: Sachsen-Rallye

Tannert feiert Sieg, Griebel wird Meister

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



PORSCHE



MOTORSPORT IMAGES



NASCAR

Editorial

Das gab es lange nicht mehr: Bei den Finalläufen der Sportwagen-WM in Bahrain feierten alte BOP-Grabenkämpfe ein starkes Comeback. Das kommt zur Unzeit.

Die BOP ist ungefähr so beliebt wie eine Harninfektion: Weder will man sie haben, noch will man darüber reden. Der ehemalige Porsche-Vorstand Wolfgang Dürheimer bezeichnete die Balance of Performance (BOP) einst als „Betrug am Sport“. Auch viele Fans bewerten die BOP bis heute als Verrat am Motorsport. Was wird verraten? Technische Weiterentwicklung, Ingenieurskunst, Wettrüsten. Diese klassischen Werte funktionierten, so lange die Hersteller im Motorsport Geld verblasen konnten wie sie wollten. Diese Zeiten liegen nicht so lange zurück – man denke nur an die LMP1-Ära zwischen 2014 und 2017.

Wenn das Geld alle ist, muss man sich was einfallen lassen, auch im Werkssport. Dabei kann man vom GT-Kundensport lernen, denn da wird auf die Kosten-Nutzen-Rechnung geachtet – da kommt die BOP her. Gleiche Performance trotz unterschiedlicher Konzepte, das ist die Idee. Natürlich behalten alle Rennautos auch unter der BOP ihre spezifischen Stärken und Schwächen: Ein flacher, schnittiger Ferrari funktioniert auf der Highspeed-Piste in Monza etwas besser als ein Porsche 911, das wird durch die BOP nicht eliminiert. Womit wir mittendrin sind im aktuellen Streit über die BOP in der GTE-Pro-Klasse. Denn beim WM-Lauf in Monza siegte Porsche, es war der letzte normale WM-Lauf vor Bahrain, denn Le Mans hat wegen der Streckencharakteristik eine eigene BOP. In Le Mans siegte Ferrari, obwohl man ihnen Leistung wegnahm, weil ihre Beschleunigung besser war als bei den Mitbewerbern Porsche und Corvette.

Für den Rest der WM gilt: Die automatische BOP bewertet anhand von Logarithmen die Rennen und spuckt nach jeweils zwei Läufen eine Anpassung aus. Die letzte gab es übrigens im Juli in Monza: Ferrari durfte 5 kg ausladen (!), Porsche musste 5 kg einladen. Eine Nuance. Damals sagte man bei Porsche: Das belegt, wie gut die automatische BOP funktioniert. Jetzt im November ist alles total anders. Porsche war in Le Mans nicht in Topform, aber BOP-mäßig sicher etwas im Nachteil. Das hat man moniert. Die Folge war eine neue BOP für das erste Rennen in Bahrain, wo ACO und FIA den Ferrari 24 PS und vier Liter Sprit wegnahmen. 5 kg in Monza, 24 PS in Bahrain – wie passt das zusammen? Porsche holte in Bahrain prompt einen Doppelsieg, die Stimmung im GT-Fahrerlager war so vergiftet wie zuletzt 2016, als Ford und Ferrari in Le Mans dominierten – wegen der BOP.

Das alles ist ein Vorgeschmack auf das, was uns im Langstreckensport ab 2023 blüht, denn dann werden die Konzepte in der Topklasse (Hypercars und LMDh) ebenfalls über die BOP reguliert. Nur gibt es dort auch noch Allrad versus Hinterradantrieb oder Hybrid und Nicht-Hybrid. Wenn ACO und FIA eine GT-Klasse mit zwei (alten) GT-Autos nicht ohne Streit und Scharmützel balancen können, wie soll das 2023 werden? Der BOP-Prozess muss massiv professionalisiert werden, mit mehr Leuten und mehr Ressourcen. Sonst ist die Blüte in der Topklasse schon wieder verwelkt, bevor der Spaß überhaupt begonnen hat.



Marcus Schurig
Redakteur



ARCHER



Ein neues Zeitalter

Neue Konstruktion, neues Profil, neue Mischungen: Pirelli bekommt nach den Testfahrten mit den 18-Zoll-Rädern Lob von allen Seiten. Wir haben mit Rennleiter Mario Isola über die Umstellung von Ballon- auf Niederquerschnittsreifen gesprochen.

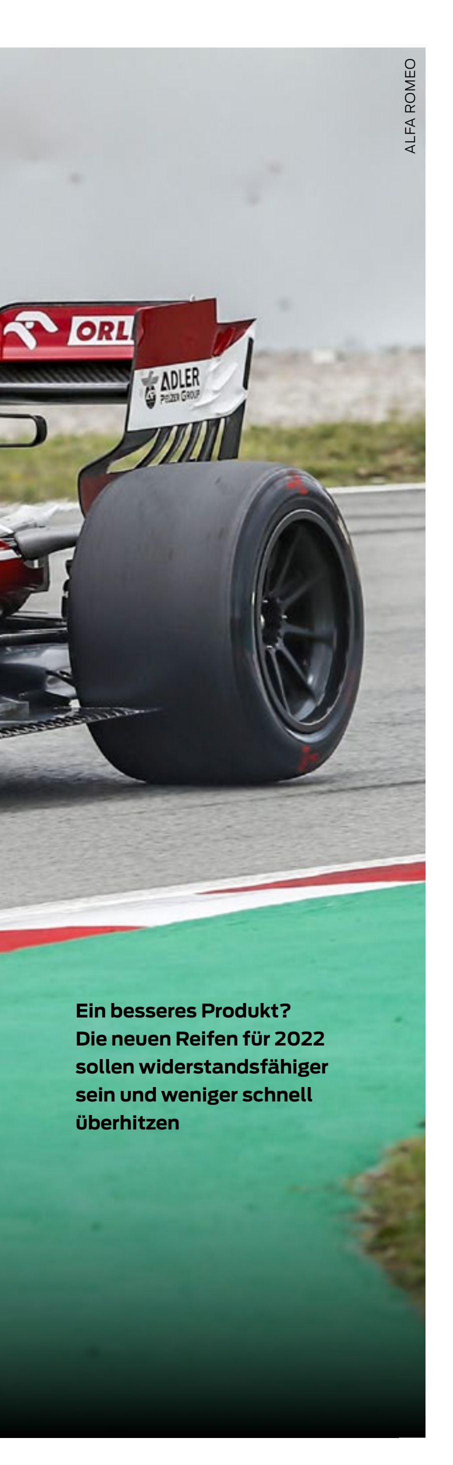
Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 packt das Problem von zwei Seiten an. Mit einem völlig neuen Regelwerk will sie ab dem kommenden Jahr noch besseren Wettbewerb bieten. Die Aerodynamik der Autos soll beim Hinterherfahren weniger anfällig auf Verwirbelungen reagieren. Das ist die eine Seite. Die andere Seite widmet sich den Reifen. Pirelli hat den Auftrag, einen Reifen zu bauen, der weniger hitzeempfindlich ist. Die Kombination aus neuem Auto und Reifen soll zu mehr Überholmanövern und damit zu mehr Spektakel führen.

Seit 2011 ist Pirelli der Alleinausrüster. Doch nie war die Umstellung größer als für die nächste Saison. Die 13-Zoll-Ballonreifen werden aussortiert und gegen 18 Zoll große Räder mit flacher Schulter getauscht. Das verleiht

> **!** Die Umstellung von 13 auf 18 Zoll große Räder trägt zur Gewichtszunahme der neuen Autos bei. In Summe sind es elf Kilogramm. Dafür soll der Rennsport besser werden.

dem Produkt mehr Serienrelevanz. Dazu gab es ein Lastenheft an die Hand. Im sogenannten „Target Letter“ ist festgehalten, dass das Arbeitsfenster der fünf Trockenmischungen größer werden soll und die Reifen in Zweikämpfen weniger stark überhitzen dürfen. Gleichzeitig aber soll ein gewisser Reifenabbau vorhanden bleiben, um im Rennen Unterschiede zwischen den einzelnen Sorten zu schaffen. „Wir hatten zwei Möglichkeiten“, führt Pirellis Rennleiter Mario Isola aus. „Entweder die bestehende Reifenfamilie zu überarbeiten. Oder ein kompletter Neustart. Mit neuer Technologie und neuen Zutaten, um einen größeren Schritt zu ma-



ALFA ROMEO

Ein besseres Produkt? Die neuen Reifen für 2022 sollen widerstandsfähiger sein und weniger schnell überhitzen

chen. Wir haben uns für die zweite Option entschieden." Die Reifen bekommen einen anderen Unterbau, ein anderes Profil, andere Mischungen. Und wie es aussieht, können die Italiener damit das ausgerufene Ziel erreichen. Die Aufstandsfläche, der Fußabdruck der Reifen auf dem Untergrund, ist zwar ähnlich geblieben. Jedoch verteilt sich die Temperatur gleichmäßiger und wird besser zum Asphalt geleitet. Das verringert Überhitzen.

Der Grip kommt zurück

Die Entwicklung fand im Labor und auf der Rennstrecke statt. In der Fabrik evaluierte Pirelli seine neue Reifengeneration mehr als 10 000 Stunden auf Prüfständen und simulierte verschiedene Szenarien und Belastungen mehr als 5000 Stunden lang. Der Reifenausrüster entwickelte mehr als 70 Prototypen in der virtuellen Welt und brachte 30 davon auf die Rennstrecke. Neun der zehn Teams stellten sich in den Dienst von Pirelli. Nur Williams verzichtete darauf, ein „Mule Car" zu bauen. Das sind umgerüstete (Vorjahres-)Modelle, die so nah wie möglich an die prognostizierten Abtriebswerte von 2022 herankommen sollen.

Nach 36 Testtagen – 28 davon in diesem Jahr – über 20 000 Kilometern oder 4267 Runden auf zehn Strecken hören wir von den Fahrern positive Rückmeldung. Tenor: Der neue Reifen sei sehr stabil. Man könne mit ihm länger am Limit fahren, ohne dass er zusammenfällt. Der Grip stimme – sowohl auf eine schnelle Runde als auch im Longrun. Und der Reifen erhole sich wieder, wenn er einmal doch zu hart rangenommen wurde. „Wir haben die Fahrer gebeten, im Longrun mal eine Abkühlrunde einzulegen und dann nochmals Gas zu geben, um zu sehen, ob der Grip zurückkommt. Die Resultate und die Rückmeldung waren positiv. Sie haben unsere Erwartungen bestätigt", sagt Isola.

Dämpfung kein Problem

Bei den Tests habe es keine Auffälligkeiten bezüglich Graining oder Blasenbildung gegeben. Die Fahrer hatten auch keine Mühe, die Reifen aufzuwärmen. Das Überfahren der Kerbs erwies sich nicht als Problem. Mit der fünf Zoll größeren Felge (plus 12,7 Zentimeter) wächst auch der Reifendurchmesser von 66,0 auf 72,0 Zentimeter. Das wiederum bedeutet, dass die Gummiauflage auf der Felge um 6,7 Zentimeter schrumpft. Der Reifen absorbiert weniger. „Wir haben die Fahrer angewiesen, ihren Fahrstil nicht an die neuen Reifen anzupassen. Die Dämpfung stellte kein Problem dar. Kein Fahrer hat große Probleme wie Balanceverschiebungen auf den Randsteinen moniert." Ganz im Gegenteil: „Das Auto wird präziser und reaktionsfreudiger. Die kleinere Seitenwand transportiert die Kräfte direkt zur Lauffläche."

Eine gewisse Unsicherheit besteht trotzdem. Die Testautos sollen so nah wie möglich an den 2022er-Rennwagen sein. Doch die Realität könnte anders aussehen. „Beim Wechsel von schmalen auf breite Autos 2017 waren die Mule Cars fünf Sekunden langsamer als die finale Version", erinnert sich Isola. Heißt: Auf den neuen Autos mit Ground Effect könnten sich die Reifen anders verhalten.

Auf die Hochrechnungen konnte sich Pirelli nicht verlassen, weil die Entwicklungssprünge der Teams mit neuen Regeln so hoch ausfallen. Anfangs hatte es geheißen, die 2022er-Autos werden fünf Sekunden langsamer sein als die aktuellen. Dann drei Sekunden. Inzwischen ist von einer halben Sekunde die Rede. Pirelli muss antizipieren. Das macht die Aufgabe schwer. „Generell gehen wir es in der Entwicklung konservativer an. Wir müssen annehmen, dass die Autos schneller sind. Und wir müssen die Entwicklung unter der Saison berücksichtigen. Zwischen Saisonstart und Saisonende könnten zwei Sekunden liegen", weiß Isola. Die Aufgabe ist kompliziert. Doch wenn nicht mal die Fahrer meckern, ist Pirelli auf dem richtigen Weg. ■



WILHELM

Das Vorderrad ist mit 18-Zoll-Felge 2,5 Kilo schwerer, ein Hinterrad drei Kilo



ALFA ROMEO

Die Felge wird verkleidet, damit die Luft nicht nach außen abgeführt wird



WILHELM

Zufriedene Fahrer: Isola (links) im Gespräch mit Ferrari-Pilot Charles Leclerc



WILHELM

Red Bull ist auf dem Weg, Max Verstappen zum Weltmeister zu machen. Sportchef Helmut Marko analysiert die Lage, vergleicht mit Mercedes und erklärt den Motoren-Deal mit Honda.

Von: **Andreas Haupt**

Wir haben gehört, neben Sergio Pérez war auch Max Verstappen in Austin krank?
Ja, das stimmt. Ihm ist zwischendurch mal schwarz vor Augen geworden.

Ist die Leistung Ihrer Piloten umso höher einzuschätzen?
Absolut. Der Max hat sich mit Atemübungen und Trinken wieder auf Vordermann gebracht. Pérez hatte in der Aufwärmrunde leider zu viel Trinkwasser. Das Zeug ist wie der Teufel rumgespritzt. Er hat die Balaklava gewechselt und hatte plötzlich kein Wasser mehr. Bei der Adaption auf „normal" ist scheinbar etwas schiefgegangen.

Wie wichtig war der Sieg? Mercedes wurde die letzten Wochen immer besser.
Der Sieg war moralisch unglaublich wichtig. Überhaupt, die letzten drei Rennen. Wir haben mehr Punkte eingefahren als kalkuliert. Wir hatten maximal mit einem Gleichstand, aber eher mit einem Rückstand gerechnet. Jetzt haben wir einen Vorsprung von zwölf Punkten. Wir hoffen, dass die Prognosen stimmen. Dass wir in Mexiko und Brasilien aufgrund der Motoren eine gewisse Favoritenstellung haben.

Ist Mexiko-Stadt, das in 2200 Metern Höhe liegt, ein Must-Win-Rennen für Red Bull wegen des großen Honda-Turbos?
Ja schon Es sollte eigentlich ein Doppelsieg herausspringen.

Und Brasilien?
Das ist von der Höhe vergleichbar mit dem Red Bull Ring. Wir haben in Austin gesehen, dass die Mercedes-Überlegenheit schwindet, wenn wir das Auto ins richtige Fenster bringen. In Sotschi und der Türkei hatte das viel mit der Reifentemperatur zu tun.

Wie beurteilen Sie die beiden Autos im Vergleich und den

WILHELM

Max Verstappen hat in dieser Saison bislang acht Rennen gewonnen. Er führte 504 Runden an

„WM-Verlust wäre eine herbe Enttäuschung für Max“

Honda- gegen den Mercedes-Motor?
Der jetzige Stand ist, dass wir in der Motorleistung knapp hinter Mercedes liegen. Mit ihrem Absenken des Hecks haben sie auf langen Geraden einen Vorteil. Beim Chassis hängt es von der Tagesform ab. Die Überlegenheit, die wir so ab Frankreich hatten, ist weg.

Woran liegt das?
Das Silverstone-Update von Mercedes und die Weiterentwicklung haben entsprechend funktioniert. Vielleicht ist unser Auto auch schwieriger abzustimmen. Wenn es aber passt, sind wir da. Austin war etwas eigenartig. Eigentlich tun wir uns mit dem Mediumreifen immer schwerer. Dort waren wir darauf richtig überlegen.

Wie kommt es, dass der Red Bull schwerer abzustimmen ist? Am Saisonstart war es noch andersherum.
Ich glaube, das hängt viel mit den Außentemperaturen und der Asphaltbeschaffenheit zusammen. Durch unsere Weiterentwicklungen haben wir uns zwar nicht verzettelt, aber vielleicht nicht immer das Optimum gefunden.

Hamilton könnte einen fünften Motor brauchen. Vielleicht in Brasilien. Kommt Verstappen mit seinem Kontingent durch?
Bei normalen Rennverläufen und ohne Unfälle kommen wir mit unseren Motoren durch. Unser Informationsstand, unsere Hoffnung ist, dass Hamilton noch einmal wechseln muss.

Haben Sie Angst vor Ausfällen?
Bis jetzt waren wir mit dem Honda-Triebwerk absolut zuverlässig. Man ist nie vor einem Defekt gefeit. Aber die Motorensituation ist auf der Honda-Seite sicher beruhigender als auf der Mercedes-Seite.

Man hat in Austin am Funk gehört, dass Verstappen taktisch mitdenkt.
Das ist schon unglaublich, was er für Kapazitäten hat. Er fährt ein Auto am Limit, ist gesundheitlich teilweise angeschlagen, denkt in der Strategiegestaltung aber auch noch mit.

Das hat schon Alonso-Züge.
Es entwickelt sich immer mehr in eine Übersicht. Mit der Routine liest er die Rennen immer besser. Solche Sachen, dass er bei der Strategie mitdenkt, zeigt, dass das Fahren nicht seine ganzen geistigen Kapazitäten beansprucht. Da ist noch viel frei.

> „Bis jetzt waren wir mit dem Honda-Triebwerk absolut zuverlässig. Die Motoren-Situation ist sicher beruhigender als auf der Mercedes-Seite.“
>
> Helmut Marko

Ist er wirklich so cool, wie er sich gibt? Er sagt ja, ein zweiter WM-Platz sei auch ein Erfolg.
Das Leben geht sicher weiter. Aber der WM-Titel ist schon etwas ganz, ganz Wichtiges für ihn – und für uns. Das ist keine Frage. Wir laufen dem WM-Titel schon einige Zeit hinterher. Es wäre für Max schon eine herbe Enttäuschung, wenn er den nicht einfahren würde. Wenn Sie die Statistik hernehmen: Wie viele Kilometer wir geführt haben. Wir haben mehr Rennsiege. Unser Ausfall in Baku. Es ist schon eine gewisse Überlegenheit da gewesen, die sich im Punktestand aber nicht richtig widerspiegelt.

Wenn Sie vergleichen: Vettel damals, Verstappen heute. Wo gibt es Parallelen, wo Unterschiede?
Das war eine ganz andere Situation. Damals waren insgesamt vier Fahrer im WM-Kampf. Neben unseren Fahrern noch Alonso und Hamilton. Diesmal ist es ein Zweikampf auf allerhöchstem Level zwischen Hamilton und Verstappen. Ich glaube, die Intensität ist eine andere. Verstappen ist Einzelkämpfer über die meiste Saison hinweg, weil Pérez im Qualifying einen gewissen Durchhänger hatte. Ähnlich wie es Hamilton in Austin gegangen ist.

Auto oder Fahrer: Was wird die WM entscheiden?
Der Fahrer. Erst einmal müssen beide Teams so fehlerfrei wie möglich sein. Was weder Mercedes noch uns bisher gelungen ist. Wobei die Fehler von der Strategie her, von der Vorbereitung, den Boxenstopps minimal sind. Also, es muss das gesamte Paket stimmen. Aber man sieht, der Bottas hat hier und da mal einen guten Tag und ist vorn dabei. Das Gleiche gilt für Pérez. Aber niemand kann mit den beiden Topleuten mithalten. Der Fahrer macht den Unterschied.

Die Entwicklung vom aktuellen Auto ist eingestellt?
Da passiert nur noch Feintuning. Das Technikbüro ist auf 2022 eingestellt. Anders ginge es gar nicht. Wenn Sie irgendeine Entwicklung hätten, bis die Simulation und Windkanal durchläuft und aus der Produktion kommt, geht sich das zeitlich schon nicht mehr aus.

Wie sehr ist Adrian Newey für 2022 angespitzt? Neues Auto: Das müsste ja sein Territorium sein.
Ja. Aber Gott sei Dank sind wir sehr breit aufgestellt. Newey ist ja durch seinen Fahrrad-Unfall eine gewisse Zeit ausgefallen. Sie müssen wissen: Newey ist ein Racer. Wenn er eine Chance sieht, dass wir gewinnen können, ist die Motivation eine ganz andere, als wenn man einen Motor hat, der 30 PS hinten ist. Es gibt niemanden, der so viel Erfahrung hat. Der so viele WM-Titel eingefahren hat. Das Gesamt-Paket Newey ist nach wie vor ganz essenziell. Auch für die anderen Ingenieure – sei es in der Aerodynamik, sei es in sonstigen Abteilungen: Newey ist eine Galionsfigur.

Wie sehr hat er gefehlt?
In der Fabrik vielleicht nicht ganz vier Wochen. Aber zwischendurch – er zeichnet ja nach wie vor auf Papier – sind immer wieder Sachen von ihm gekommen.

Wie wichtig ist es, dass Honda als Partner 2022 zumindest verkappt an Bord bleibt?
Nein, Honda bleibt nicht verkappt an Bord. Sondern wir haben eine Vereinbarung geschlossen, dass wir Leistungen gegen Bezahlung von Honda beziehen. Das ist der Status. Für 2022 ist es so, dass wir die kompletten Triebwerke von Honda bekommen.

Das bedeutet, dass die Honda-Ingenieure die Motoren bauen und warten?
Zusammenbau und Wartung. Das ist ja mehr eine Mechaniker-Geschichte. Die Entwicklung von E5- auf E10-Benzin: Das wird auch gegen Bezahlung getan. Das ist ganz wichtig. Honda ist draußen. Das, was sie jetzt machen, ist eine auf finanzieller Vergütung von uns basierende Dienstleistung. Es war ganz wichtig für uns, dass die Motoren eingefroren werden.

Geht Red Bull voll auf die Schiene: „Wir bauen 2026 eigene Motoren“? Oder wäre nicht ein Zusammenschluss mit Porsche oder Audi auch interessant?
Wir sind in der Lage, alles selbstständig zu machen. Wenn sich eine Partnerschaft anbietet, die unsere Stärke, unsere Qualität noch weiter erhöht, dann werden wir das sicher ventilieren und diskutieren.

Honda würde nicht im Weg stehen?
Nein. Das gilt erst ab 2026. ■



Helmut Marko

Geburtstag: 27.04.1943
Geburtsort: Graz
Herkunftsland: Österreich

Formel 1

Kein Reversed Grid

F1-Sportchef Ross Brawn hat erste Details zu den Plänen für die Sprintrennen in der Saison 2022 enthüllt. Demnach ist die umgekehrte Startreihenfolge vorerst vom Tisch.

Von: **Tobias Grüner**

Nach den ersten beiden Sprint-Experimenten in Silverstone und Monza hat die F1-Führung offenbar genug gesehen. Laut Ross Brawn waren die Tests ein voller Erfolg: „Bei den Hardcore-Fans ist die Meinung noch geteilt. Aber sie haben es sich dennoch angeschaut. Bei den normalen Fans und den Neueinsteigern war das Feedback dagegen mehrheitlich positiv."

Für 2022 soll die Anzahl der Sprints auf sechs verdoppelt werden. Die Idee der umgekehrten Startreihenfolge ist aber laut Brawn vorerst vom Tisch: „Ich fände das aufregend, aber es geht wohl einen Schritt zu weit. Wir wollen erst mal sehen, wie sich die neuen Autos auswirken." Um bei dem Mini-Rennen mehr Action zu garantieren, soll aber das Punkteschema geändert werden.

Bisher bekommen nur die ersten drei Fahrer etwas Zählbares. Das könnte sich laut Brawn bis auf die Top 10 ausweiten. Die Sprints sollen alleine stehen und nicht mehr die Startreihenfolge des Hauptrennens bestimmen. Damit bekommt wieder der Schnellste des Qualifyings am Freitag die Pole-Position gutgeschrieben. ■



XPB

Eine umgekehrte Startreihenfolge soll es bei den Sprints noch nicht geben

Formel 1

Neue Upgrade-Show

In der kommenden Saison dürften Technikfans wieder verstärkt auf ihre Kosten kommen. Die Ingenieure sollen die Upgrades an ihren Autos immer schon freitags der Öffentlichkeit vorstellen.

Von: **Tobias Grüner**

Diese Idee des F1-Managements wird in den Entwicklungsabteilungen der zehn Teams sicher noch heiß diskutiert. Nach den Plänen von F1-Sportchef Ross Brawn sollen die Ingenieure bereits vor dem ersten Freien Training am Freitag ihre Autos den Medienvertretern vorführen. „Wir planen eine große Session für die Presse, bei der sich alle Journalisten die Autos genau anschauen und mit den Technikern sprechen können", verrät der Brite. Nach dem neuen 2022er Reglement müssen die Teams schon am Freitag bei der FIA erklären, mit welchen Teilen man im Rennen fahren will. Diese dürfen dann nicht mehr verändert werden. Auch Technik-Upgrades müssen bei den Experten des Weltverbands angemeldet werden. Und wenn schon die FIA informiert werden muss, könne man, so Brawn, ja auch gleich die Öffentlichkeit mit informieren.

Was neue Entwicklungen an den Autos angeht, geben sich die Ingenieure traditionell eher zugeknöpft. Die Angst ist groß, der Konkurrenz nützliche Hinweise zu geben. In Zukunft wünscht sich Brawn aber mehr Offenheit, um die Fans verstärkt für das Thema Technik zu begeistern: „Wir wollen, dass die Fans einen tieferen Einblick in die Materie bekommen. Damit wird sich das Gesamtinteresse an der Formel 1 steigern lassen, weil die technische Seite für viele Fans sehr faszinierend ist." Man darf gespannt sein, wie begeistert die Teams bei diesen Plänen mitziehen. ■



XPB

Die technische Abnahme wird 2022 von Donnerstag auf Freitag verlegt

NACHRICHTEN

TERZI GESTORBEN
Die ehemalige Williams- und Ferrari-Aerodynamikerin Antonia Terzi ist im Alter von 50 Jahren bei einem Verkehrsunfall in Großbritannien ums Leben gekommen. Bei Ferrari hatte die in Italien geborene Ingenieurin bis 2001 unter Rory Byrne auch an einigen erfolgreichen Autos von Michael Schumacher gearbeitet. 2004 wurde Terzi vor allem durch die Entwicklung der sogenannten „Walross-Nase" am Williams FW26 bekannt.

WENIGER REIFENSÄTZE
Nach den Plänen der F1-Bosse soll künftig die Anzahl der Reifensätze bei einigen Rennen reduziert werden. Die Maßnahme soll Geld sparen und den ökologischen Fußabdruck der Serie verkleinern. Zusammen mit Lieferant Pirelli wollen die Verantwortlichen in den kommenden Monaten untersuchen, wie sich die neuen Pläne umsetzen lassen, ohne dass die Show schlechter wird.

ENDSPURT IN JEDDAH
Aktuelle Bilder der im Rohbau befindlichen Boxenanlage und der halbfertigen Piste auf der Grand-Prix-Strecke in Jeddah haben Befürchtungen wachsen lassen, dass der neue Kurs nicht rechtzeitig zur Saudi-Arabien-Premiere Anfang Dezember fertig wird. Die Streckenbetreiber zeigten sich jedoch zuversichtlich, dass der ambitionierte Zeitplan eingehalten wird.

NEULING DIREKT SCHNELL
Van Amersfoort hat einen Platz unter den zehn Teams in der Formel 3 ergattert. Der niederländische Rennstall wird in den nächsten drei Saisons der Nachwuchsserie HWA ersetzen. Um schnell auf das Niveau der Konkurrenz zu kommen, verpflichtete das Traditionsteam den frischgebackenen Meister Jack Doohan für die Tests in Valencia. Der Australier fuhr zum Auftakt am Montag (01.11.) direkt die Bestzeit.



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

Das große Scheitern

Bugatti taucht in der Formel 1 ein einziges Mal auf. Das Debüt des T251 beim GP Frankreich 1956 war auch gleich das Ende. Die Konstruktion war zu kompliziert.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes war das Vorbild. Bugatti wollte kommen, sehen und siegen. Es wurde ein Reinfall. Zwei Jahre nach dem legendären Debüt der Silberpfeile in Reims schrieb Bugatti an gleicher Stelle eine ganz andere Geschichte. Die großen Erfolge der Sportwagenfirma aus dem Elsass lagen lange zurück. Der Einsatz in der Formel 1 sollte ein Lebenszeichen sein. Roland Bugatti, der Sohn des Firmengründers Ettore, heuerte für das Projekt Gioacchino Colombo an. Der Italiener galt als der Adrian Newey der 50er-Jahre. Er konstruierte Autos und Motoren.

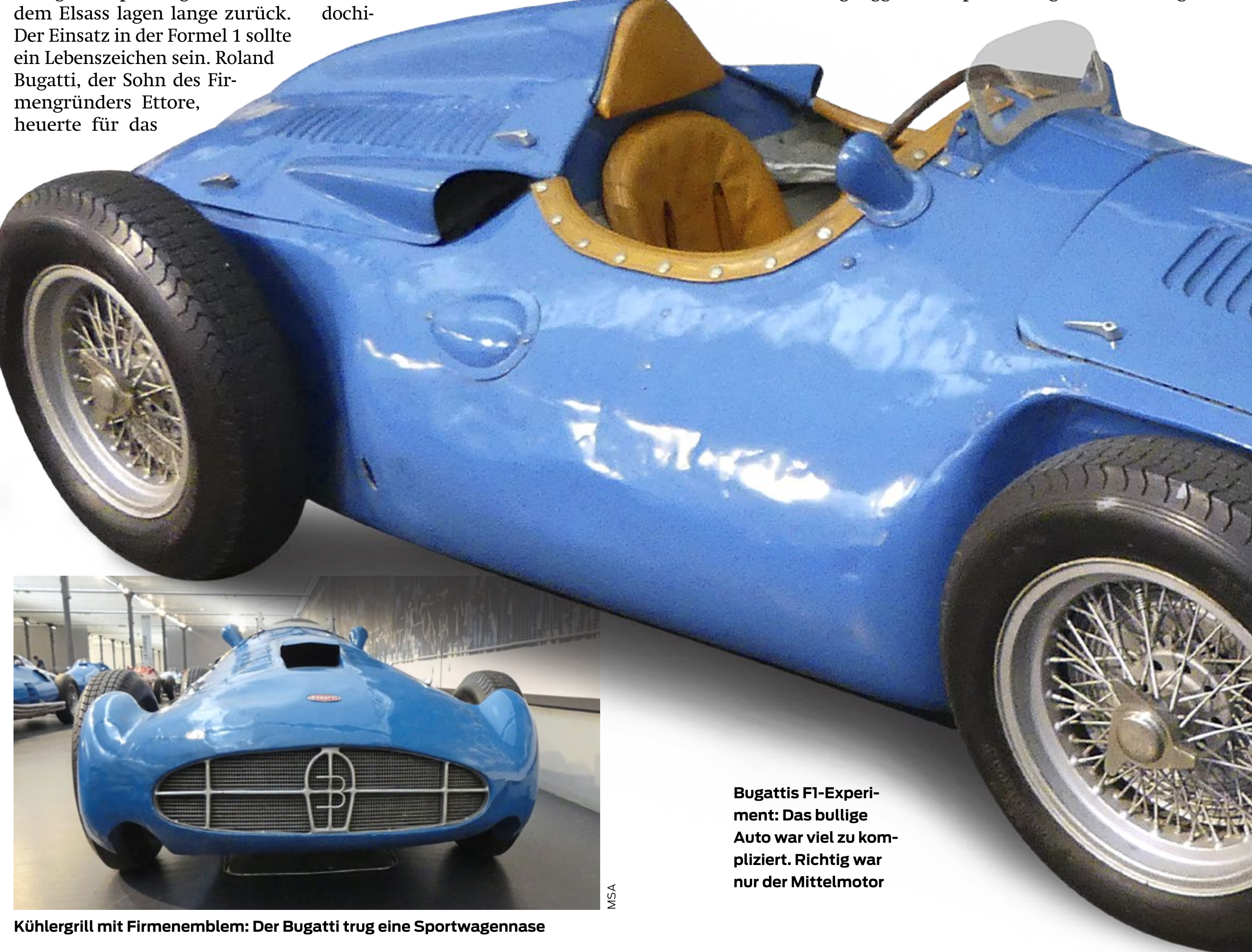
Colombo war ein Wandervogel, arbeitete für Alfa Romeo, Ferrari und Maserati. Während er mit dem Maserati 250F ein eher pragmatisches Fahrzeug für die 2,5-Liter-Ära der Formel 1 entwarf, bestellte der erst 25-jährige Bugatti junior eine Konstruktion, die sich vom Rest des Feldes deutlich abheben sollte. Sie nahm Anleihen von einem Konzept seines Vaters vor dem Krieg. Das Projekt wurde indirekt finanziert durch das Militär. Bugatti produzierte mechanische Komponenten für Kriegsfahrzeuge. Die Planungen begannen bereits 1954. Als Frankreich aus dem Indochina-Krieg ausstieg, brach Bugatti eine Einnahmequelle weg, was die Entwicklung des Formel-1-Autos verzögerte und dem ehrgeizigen Plan am Ende das Genick brach.

Acht in Reihe quer im Auto

Zunächst machte sich Colombo über den Motor her. Er baute einen Reihen-Achtzylinder mit 2432 Kubikzentimetern Hubraum und Doppelzündung. Es war eine Verneigung vor Bugattis Motoren-Historie. Das Triebwerk sollte auch noch direkt hinter dem mittig platzierten Cockpit quer im Rohrrahmen des T251 Platz finden. Dazu wurde die Kraft wie beim Mercedes W196 in der Mitte der Kurbelwelle abgenommen und in ein Porsche-Fünfganggetriebe geleitet. Die Anordnung sparte Länge, ging aber in die Breite, weil rechts und links auch noch die vier Tanks untergebracht werden mussten.

Mit 3800 Millimetern Gesamtlänge und 2186 Millimetern Radstand war der Bugatti ein kompaktes Fahrzeug, das aber um die Taille herum eine stattliche Karosseriebreite von 1450 Millimetern aufwies, die von den Rädern nur leicht überragt wurde. Weil das blaue Auto vorne eine Sportwagennase trug, hatte es ein bulliges Aussehen und erinnerte vom Konzept her an den Mercedes mit seiner Stromlinienverkleidung. Nur deutlich plumper.

Der Mittelmotor sollte dem tropfenförmigen Auto ein agiles



MSA

Bugattis F1-Experiment: Das bullige Auto war viel zu kompliziert. Richtig war nur der Mittelmotor

MSA

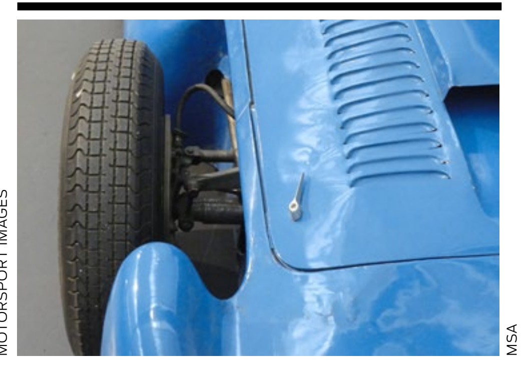
Kühlergrill mit Firmenemblem: Der Bugatti trug eine Sportwagennase

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP Frankreich 1956
GP-Einsätze: 1
Einsatzzeit: 1956
Siege: 0
Pole-Positions: 0
Punkte: 0

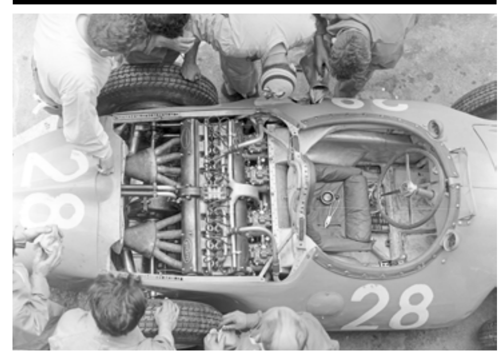
DAS DETAIL



MSA

Eines der größten Mankos des Bugatti T251 war seine schlechte Straßenlage. Das Auto fuhr nicht einmal anständig geradeaus und war für den Fahrer unberechenbar. Schuld war ein viel zu kompliziertes Fahrwerkskonzept. An der Hinterachse vertraute Konstrukteur Colombo dem De-Dion-Prinzip. Der Rahmen war über je zwei Längslenker mit den Radträgern verbunden. Die Stoßdämpfer arbeiteten über Kreuz. Der rechte Radträger war über eine lange Stange und einen Kipphebel in der Fahrzeugmitte mit dem linken Dämpfer verbunden. Links das gleiche andersherum. Vorne das gleiche Prinzip, nur noch komplizierter. Es brauchte zwei Kipphebel, um die Radbewegung in die Dämpfer umzuleiten.

DIE TECHNIK



MOTORSPORT IMAGES

Bezeichnung: Bugatti T251
Chassis: Rohrrahmen
Motor: Bugatti R8,
245 PS bei 8500/min
Getriebe: Porsche 5-Gang
Vorderachse: Starrachse,
2 Längslenker, Pushrod
Hinterachse: De Dion,
2 Längslenker, Pushrod
Reifen: Englebert
Länge: 3800 mm
Breite: 1465 mm
Höhe: 986 mm
Radstand: 2186 mm
Spur vorne: 1298 mm
Spur hinten: 1280 mm
Gewicht: 743 kg

Fahrverhalten verschaffen, was eigentlich richtig gedacht, aber viel zu umständlich ausgeführt war. Die vier Doppelvergaser von Weber lagen noch zwischen Motor und Cockpitrückwand und inhalierten ihre Frischluft über eine Lufthutze auf der Frontpartie, die über Kanäle am Cockpit vorbei nach hinten geleitet wurde. Das führte zu dem falschen Eindruck, dass der Motor vorne lag.



Der Höhepunkt an Kompliziertheit war die Kraftübertragung. Colombo transferierte die 245 PS des Motors über Stirnräder an das Getriebe, das auf der rechten Seite eingebaut war. Von dort ging es über weitere Stirnräder zum Differenzial, das die Kraft an die Hinterachse abgab. Vorne vertraute Colombo auf eine Starrachse, hinten auf den De-Dion-Baukasten. Dazu gab es Längslenker und Druckstreben. Vorne wie hinten sorgten zwei Schraubenfedern, die über ein aufwendiges Kipphebelsystem betätigt wurden, dafür, dass die Räder trotz der Fahrwerkskonstruktion einzeln einfedern konnten. Das verhalf dem Auto zu einer guten Traktion, hatte aber den Nachteil einer schlechten Balance, weil es zu ungewollten Radsturzveränderungen kam.

Zu schwach, zu schwer

Der Bugatti T251 wurde zunächst mit Trommelbremsen ausgerüstet, doch es lagen schon Pläne in der Schublade, auf Scheibenbremsen umzurüsten. Der Bugatti, der in seinem Kühlergriff die Firmeninitialen „EB“ trug, hatte gleich mehrere Geburtsfehler. Dem Motor fehlten 20 bis 30 PS auf die Konkurrenz, und das Auto war mit 743 Kilogramm 90 Kilogramm zu schwer. Der Radstand erwies sich als zu kurz, der Schwerpunkt als zu hoch. Die Straßenlage ließ den Fahrer verzweifeln.

Maurice Trintignant begann bereits 1955 mit Testfahrten. Das zweite Chassis mit einem auf 2280 Millimeter gestreckten Radstand wurde erst ein Jahr später kurz vor dem Debüt in Reims fertig. Dort erwartete den stolzen Rennstall eine böse Überraschung. Trintignant verfehlte Juan-Manuel Fangios Bestzeit im Ferrari um 18,3 Sekunden. Nur zwei Fahrer waren auf dem 8,3 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitskurs noch langsamer. Nach 18 Runden war die Qual für Trintignant vorbei. Das Gasgestänge brach. Das war ein Zeichen. Das Projekt wurde eingemottet, bevor es richtig begonnen hatte. Angesichts der Premiere konnte dem Projekt nichts Besseres passieren. Wer den Bugatti T251 sehen will, muss nach Mulhouse fahren. Chassis 01 steht im Schlumpf-Museum. ■



Glückliche Gesichter: Nico Hülkenberg war zufrieden mit seiner ersten IndyCar-Fahrt

Koalitionsbildungen

Etliche noch offene Cockpits, Indy-500-Träume und ein namhafter Debütant: Die IndyCar erlebt bislang eine ereignisreiche Winterpause. Wer nach Romain Grosjean die nächste heißbegehrte Personalie im Fahrerkarussell ist, welche Chancen Nico Hülkenberg bei McLaren hat und warum sich die deutschsprachigen Fans besonders auf die kommenden Saisons freuen können.

Von: **Philipp Körner**

Nur wenige Runden auf dem geschichtsträchtigen Oval des Indianapolis Motor Speedway haben gereicht, um die Fantasie von Romain Grosjean explodieren zu lassen. Nach seinem Indy-500-Rookie-Test erklärte der sichtlich enthusiastische Franzose: „Ich kann mir jetzt schon vorstellen, wie ich im Rennen meine Manöver setze und ein Momentum aufbauen werde. Besonders verrückt wird bestimmt das Qualifying!" Für Grosjean war die intensive, aber wegen Regenschauern verkürzte Oval-Testfahrt das nächste große Highlight nach seiner mehr als gelungenen Debüt-Saison und dem Wechsel zum Top-Team Andretti Autosport. „Ich muss mir jeden Tag aufs Neue klarmachen, wie unglaublich dieses Jahr eigentlich ist. Seit meinem Unfall weiß ich mein Leben viel mehr zu schätzen. Ich bin stolz auf das, was ich erreicht habe."

Grosjean teilte sich die Strecke an dem grauen Oktobertag mit dem siebenfachen NASCAR-Champion Jimmie Johnson (Chip Ganassi Racing), der wie Grosjean das mehrphasige Programm mit langsam steigenden Geschwindigkeiten durchlief. Auch der sonst so coole Kalifornier konnte nicht anders, als sich emotional über den besonderen Testtag zu äußern. „Mein Großvater verehrte diese Rennstrecke und das Indy 500. Immer wenn er darüber sprach, hat man es sofort gespürt. Seine große Liebe für den Speedway hat mir gezeigt, wie bedeutungsvoll dieser Ort ist. Ich wünschte, er wäre hier, um das zu sehen." Als viermaliger Sieger des NASCAR-Cup-Laufs auf dem „Brickyard" kennt Johnson den IMS zwar gut, aber trotzdem wurde er etwas nervös, wie er dem Media-Team der IndyCar verriet: „In der Boxenstraße habe ich noch etwas mit den Nerven zu kämpfen gehabt und musste mir selbst Mut zusprechen: Sei cool und gehe es langsam an! Eine Runde später war ich dann schon voll im Rhythmus." Während Grosjean im kommenden Jahr mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit das Indy 500 in Angriff nehmen wird, ist die Situation bei Johnson nicht ganz so klar. Es steht zwar schon fest, dass er wieder auf Rundstrecken und Stadtkursen fahren wird. Für einen Start beim Indy 500 müsse er aber noch mal in sich gehen.

> „Diese Lenkungsmonster sind sehr schwer zu fahren. Ich muss wohl künftig mehr ins Fitnessstudio gehen."
>
> Nico Hülkenberg

Fragezeichen bei „Hulk"

Damit ist der 46-Jährige eines von vielen Puzzleteilen, das die Winterpause bisher so interessant gestaltet. Denn obwohl ein Großteil der mit Spannung erwarteten Wechsel nun endlich offiziell ist, warten noch viele Plätze auf ihren nächstjährigen Piloten – darunter auch das frühere Cockpit von Grosjean bei Dale Coyne Racing. Zusätzlich generiert auch das dritte, in der kommenden Saison noch in Teilzeit eingesetzte Auto von McLaren reichlich Aufmerksamkeit.

Ein möglicher Kandidat dafür ist Nico Hülkenberg, der vergangene Woche für McLaren im Barber Motorsports Park (Alabama) getestet hat. Nach seinem selbsterklärten Formel-1-Karriereende hatte der Aston-Martin-Testfahrer zuletzt mehrmals Interesse an der IndyCar bekundet und erste Szene-Kontakte geknüpft. Mit dem Test wollte der Deutsche herausfinden, ob die US-Serie zu ihm passt. Und obwohl er mit einer inoffiziellen Zeit von 1.07,454 Minuten der langsamste der fünf aktiven Piloten war, galt der Auftritt als vielversprechend. Hülkenberg erklärte den Pressevertretern vor Ort: „Für mich war es ein guter und erfolgreicher Tag. Ich kann definitiv bestätigen, dass diese Lenkungsmonster sehr schwer zu fahren sind. Ich muss wohl künftig mehr ins Fitnessstudio gehen."

Der Emmericher spielt dabei auf die fehlende Servolenkung des 2,2-Liter-V6-Renners an, die Neueinsteiger traditionell vor große Herausforderungen stellt. Anfangs tat er sich noch schwer in dem neuen Umfeld: „Morgens

habe ich etwas Zeit gebraucht, um mich im Auto wohlzufühlen.“ Vor allem der Aeroscreen und die durch die Windschutzscheibe reduzierte Kühlung sorgten für größere Probleme. „Am Nachmittag wurden die Rundenzeiten und meine Leistung dann aber besser.“ Insgesamt drehte Hülkenberg 108 Runden im Auto des Schweden Felix Rosenqvist. Die Renndistanz liegt in Alabama bei 90 Umläufen.

Obwohl es danach viel Lob von Taylor Kiel, dem Präsidenten des US-Ablegers von McLaren Racing, gab, fehlten bislang noch konkrete Aussagen zur Zukunft von Hülkenberg. Zuletzt betonte „Hulk“ im TV-Interview bei Sky Deutschland, sich eine Zukunft in der IndyCar vorstellen zu können. Bezüglich der Ovale verwies er darauf, im Fall der Fälle erst mal auf einem kleinen Kurs Erfahrung sammeln zu wollen. Demnach wäre ein Einstieg nach dem Indy 500 Ende Mai für den Deutschen wohl die beste Option. Ob McLaren bis dahin noch einen Platz frei hat, bleibt jedoch fraglich. Die Verantwortlichen bestätigten bereits, demnächst auch mit dem Belgier Stoffel Vandoorne testen zu wollen.

Angebot und Nachfrage

Während also international vor allem Arrow McLaren SP im medialen Fokus steht, verfolgt man in Amerika aktuell viele weitere Entwicklungen. Denn mit Meyer Shank Racing, Rahal Letterman Lanigan Racing (RLL) und dem Team Penske haben lediglich drei Teams bestätigt, die Besatzungen finalisiert zu haben. Penske wird im kommenden Jahr nur drei Autos einsetzen, RLL holt mit dem Dänen Christian Lundgaard den nächsten Europäer in die US-Serie.

Somit gibt es unter anderem Stellenausschreibungen bei Andretti Autosport, A.J. Foyt Racing, Dale Coyne Racing und Ed Carpenter Racing. Bei Chip Ganassi Racing stehen die Fahrer zwar fest, doch wie beschrieben bleiben die Planungen für das Indy 500 weiterhin offen. Zwei mögliche Profiteure des noch sehr aktiven Fahrermarkts sind der Indy-Lights-Champion Kyle Kirkwood und der Vizemeister David Malukas. Der litauisch-amerikanische Youngster Malukas zeigte bei den verschiedenen Tests der vergangenen Wochen sehr gute Leistungen und bringt reichlich Geld mit: Sein Vater Henry hat eine Spedition nahe Chicago. Da der Shop von Dale Coyne Racing nur 40 Minuten entfernt liegt, gilt eine Partnerschaft laut amerikanischer Medien als recht wahrscheinlich.

Fluch und Segen

Kyle Kirkwood wird in den letzten Wochen gespannt die Formel-1-Avancen von Michael Andretti verfolgt haben. Da er in der zweiten Liga für sein Team fuhr, wurde er mehrfach als potenzieller Herta-Nachfolger gehandelt. Mit dem Scheitern der Gespräche scheinen nun aber auch seine Chancen kollabiert zu sein. Denn der Kanadier Devlin DeFrancesco hat bereits mit viel mehr Geld bei den Andrettis angeklopft. Kirkwood, der dank der Meister-Prämie nicht mit leeren Händen dasteht, soll sich deshalb auf Teamsuche begeben haben. Für viele der Mittelfeld-Mannschaften stellt er damit so etwas wie ein goldenes Ticket da: riesiges Talent und 1,3 Millionen Dollar.

Weitere wichtige Domino-Steine des Fahrermarkts sind die Kolumbianerin Tatiana Calderón, die mit ihrem Sponsor Rokit zu A. J. Foyt Racing wechseln könnte, der von Honda unterstützte Takuma Sato und Ryan Hunter-Reay. Bei den Teams bahnt sich des Weiteren eine Partnerschaft zwischen Juncos Hollinger Racing und Carlin Racing an.

Der für den deutschsprachigen Raum wichtigste Wechsel wurde vergangene Woche offiziell: Sky hat sich für die kommenden drei Jahre exklusive Live-Rechte gesichert. Nach der zuletzt volatilen Rechte-Entwicklung können sich die Fans also auf mehr Stabilität und ein gutes Programm freuen. Sky selbst wirbt bereits optimistisch für die „größte Motorsport-Serie in den USA“. ■

INDYCAR-TERMINE 2022

27. Februar	St. Petersburg
20. März	Texas
10. April	Long Beach
1. Mai	Alabama
14. Mai	Indy-Rundkurs 1
29. Mai	Indy 500
5. Juni	Detroit
12. Juni	Road America
3. Juli	Mid-Ohio
17. Juli	Toronto
23. Juli	Iowa 1
24. Juli	Iowa 2
30. Juli	Indy-Rundkurs 2
7. August	Nashville
20. August	St. Louis
4. September	Portland
11. September	Laguna Seca


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

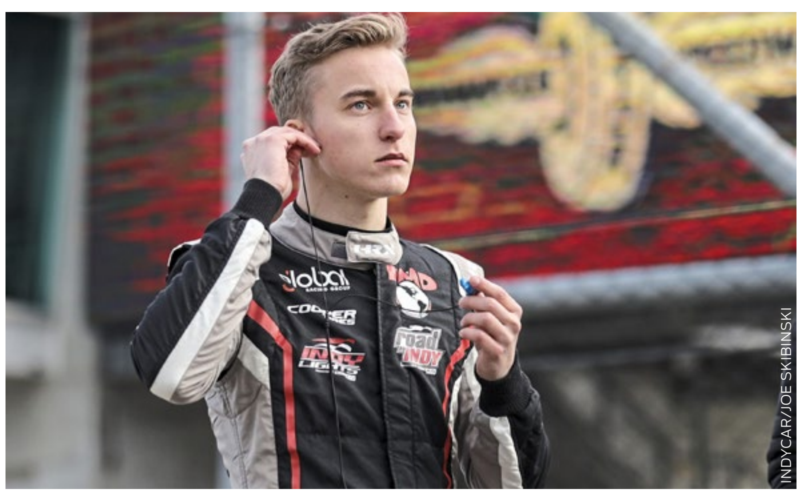
Neue Farben: Romain Grosjean fuhr zum ersten Mal auf dem Indy-Oval


INDYCAR/CHRIS OWENS

Noch Fragezeichen: Jimmie Johnson hadert weiterhin mit dem Indy 500


INDYCAR/CHRIS OWENS

Begehrtes Talent: Indy-Lights-Champion Kyle Kirkwood hat viele Optionen


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Heimlicher Star: Lights-Vizemeister David Malukas überzeugte beim Testen

Toyota holte in Bahrain den fünften Saisonsieg in Folge, der dritte Team-WM-Titel in Folge ist geritzt



Keine wüste Sache

TOYOTA

Toyota und Porsche holten beim fünften und vorletzten Lauf der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) auf dem Bahrain International Circuit Doppelsiege in den beiden Herstellerklassen Hypercar und GTE-Pro. Für die wahre Unterhaltung sorgten allerdings die Amateurklassen.

Von: **Marcus Schurig**

Der Begriff statisches Autorennen mag auf den ersten Blick widersprüchlich klingen, denn natürlich bewegten sich alle 31 Rennautos bei der Sportwagen-WM in Bahrain über die volle Renndistanz von sechs Stunden, das Ziel und die Stoppuhr fest im Blick. Doch ausgerechnet bei jenen Autoklassen, wo die Autohersteller um die Goldmedaillen des Rennsports fechten, waren die Ergebnislisten ebenso wie die Zwischenstände und das Geschehen auf der Rennstrecke von einer ermüdenden Unveränderlichkeit gekennzeichnet. Ein ACO-Mitarbeiter frotzelte: „Gott sei Dank haben wir die Amateurklassen!"

Beginnen wir mit dem ermüdenden Teil. In der Hypercar-Topklasse kämpft ein Hersteller um einen WM-Titel, er hat bisher alle Rennen inklusive Le Mans gewonnen, daher hielt sich der Jubel über den „errungenen" Hersteller-WM-Titel (übrigens der dritte in Folge) beim vorletzten Umlauf in Bahrain in Grenzen. Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López holten ihren dritten Sieg in Folge und bauten die Führung in der Fahrerwertung auf ihre Teamkollegen auf 15 Zähler aus – damit genügt ihnen beim Finale am kommenden Samstag an gleicher Stätte ein dritter Rang für den Titel.



TOYOTA

15 Punkte Vorsprung: Conway, López und Kobayashi wollen jetzt den Titel

Das Rennen? Nun, in den ersten anderthalb Stunden wogten die Dinge in der Hypercar-Topklasse schon noch ein wenig hin und her, keine Sturmfluten, aber nettes Geplätscher. Brendon Hartley hatte im Toyota GR010 mit der Startnummer 8 die Pole-Position geholt, und Teamkollege Sébastien Buemi führte das Rennen zu Beginn auch an. Doch im zweiten Stint rutschte Brendon Hartley dann sofort und erkennbar ab, die Reifen boten immer weniger Haftung, die Vibrationen nahmen immer weiter zu.

Toyota: Reifen am Limit

Die Teamführung war etwas unentschlossen ob der Malaise und gestattete den beiden Teams drei Führungswechsel, weil sich ihre Wege über die Strategien und über kleine Fahrfehler auf der Strecke mehrfach kreuzten. Doch spätestens nach zwei Stunden war klar, dass die Nummer 7 einen Tick mehr Konstanz im Auto hatte, was selbstredend auch mit Setups und Fahrstilen zu tun hat. „Eine kleine Entscheidung beim Setup kann einen sehr großen Unterschied machen, weil wir mit den Reifen hier in Bahrain absolut am Limit waren", erläuterte Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon.

Dafür gibt es gleich mehrere Gründe: Erstens sind die neuen Hypercars ganz schön fette Brocken geworden: Toyota musste in Bahrain wieder mit dem Basisgewicht von 1040 Kilo antreten, der im Ziel drittplatzierte Alpine des Signatech-Teams wog als ehemaliges LMP1-Auto dagegen nur

930 Kilo. Zweitens ist die Rennstrecke aufgrund des Belages sehr abriebintensiv, ein Umstand, der durch die traditionell hohen Außen- und Streckentemperaturen von über 30 beziehungsweise über 40 Grad weiter verschärft wurde.

Bis zur Rennmitte hatte José María López (#7) seinen Vorsprung auf Teamkollege Sébastien Buemi auf über zehn Sekunden erhöht, was auch mit optimaleren Boxenstopps in der ersten und zweiten von drei Full-Course-Yellow-Phasen zusammenhing. Die Boxenstopps sollten im weiteren Verlauf das Duell zwischen den beiden Toyota endgültig entscheiden: Bei der Serie der vierten Stopps in Runde 124 nach vier Rennstunden verbrachte die Crew der Startnummer 8 exakt 1.34 Minuten in der Boxengasse, das Schwesterauto war nach 1.17 Minuten wieder draußen – beim Reifenwechsel gab es Probleme mit der Radmutter hinten links, woraufhin Hartley kurzfristig sogar bis auf Platz 3 zurückfiel. Der Rückstand auf das führende Schwesterauto betrug fortan 40 Sekunden, der Fisch war geputzt.Im Ziel lagen Conway, Kobayashi und López 51,401 Sekunden vor den Markenkollegen.

„Alles drehte sich bei diesem Rennen um die Reifen“, erklärte Schlussfahrer Kamui Kobayashi. „Wir waren nicht sicher, wie sich die Kombination aus hohem Gewicht, aggressivem Belag und hohen Temperaturen über die Distanz auswirken würde. Ich glaube, wir hatten ein gutes Setup, trotzdem mussten wir den Reifenverschleiß managen, wobei ich es am leichtesten hatte, da die Temperaturen bei meinem Doppelstint am Ende schon wieder gefallen waren.“ Kazuki Nakajima gab zu: „Wir waren beim Setup mit der Nummer 8 vielleicht etwas zu aggressiv, aber wir wollten punktetechnisch aufholen, also muss man etwas riskieren. Am Ende hat sich das nicht ausgezahlt.“

> „Wir waren beim Setup einen Tick zu aggressiv, aber wir wollten punktetechnisch aufholen, also mussten wir etwas riskieren. Am Ende hat sich das nicht ausgezahlt.“
>
> Toyota-Pilot Kazuki Nakajima

Vor dem Rennen hatte Toyota-Technikchef Vasselon aufgrund der Reifensituation und des höheren Gewichts noch den privaten Ex-Rebellion von Signatech starkgeredet, doch das war eine Fata Morgana. Der Rückstand von Alpine wuchs schnell bis auf über eine halbe Minute an, dann liefen Nicolas Lapierre, André Negrão and Matthieu Vaxivière in Probleme. „Erstens war unser Benzinverbrauch in der Hitze zu hoch“, sagte Signatech-Teamchef Philippe Sinault. „Dann hatten wir bei der ersten FCY Pech, weil wir schon drin waren, die Toyota aber noch nicht. Dazu kämpften auch wir mit hohem Reifenverschleiß.“

Vierkampf in der LMP2

Deutlich lebhafter ging es in der LMP2-Klasse zu, wo sich mit WRT, Jota und United Autosports die üblichen drei Topteams einen sehenswerten Wettbewerb lieferten. In der ersten Hälfte kreuzten sich unterschiedliche Strategieansätze bezüglich der Reifenwahl und sorgten für ein enges Rennen. Zur Halbzeit führte das WRT-Team mit Robin Frijns, Ferdinand Habsburg und Charles Milesi (#31) knapp vor United Autosports (#22) und den beiden Jota-Wagen mit den Startnummern 28 und 38. In der vierten Stunde fiel die Vorentscheidung um den Sieg, als WRT-Pilot Charles Milesi den Vorsprung auf Fabio Scherer (#22) nahezu verdoppeln konnte.

Für United Autosports kam es dann aber noch schlimmer: Filipe Albuquerque geriet unter Druck von Jota-Fahrer Tom Blomqvist, der ihn eine Stunde vor Schluss auch passieren konnte. Dazu musste Albuquerque auch noch eine Zehnsekundenstrafe wegen eines Feindkontaktes beim regulären Boxenstopp absitzen, weswegen er in der Schlussphase unter Druck des zweiten Jota (#38) mit Félix da Costa geriet.

„Ich hatte immer weniger Grip von den Reifen und konnte mich gegen Félix da Costa nicht wehren, obwohl es eigentlich kühler wurde, das war alles sehr seltsam“, sagte Albuquerque im Ziel. Trotzdem hat United Autosports noch Titelchancen, ebenso wie die beiden Jota-Crews. Die WRT-Piloten führen das Tableau aber nach ihrem zweiten Sieg in Folge weiter an.

Punktetechnisch ist das Duell zwischen Porsche und Ferrari in der GTE-Pro nach dem ersten Rennen in Bahrain noch enger und spannender als in der LMP2-Klasse: Nach dem Sieg von Kévin Estre und Neel Jani liegt das Duo vor dem finalen 8h-Rennen am kommenden Samstag nur noch einen Punkt hinter dem Ferrari-Duo James Calado und Alessandro Pier Guidi, die mit einem frustrierenden Rückstand von 35,824 Sekunden in Bahrain nur Platz 3 belegten. Der Porsche-Doppelsieg in der Wüste gummierte die Schwaben in die Führung der Hersteller-Wertung, mit nur einem Punkt Vorsprung auf Ferrari. ▷

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

FÜNFTER WM-LAUF IN SAKHIR (BAHRAIN)

Länge Strecke: 5,412 km; **Renndistanz:** 185 Runden = 1001,220 km; **Pole-Position Hypercar:** Brendon Hartley, Toyota (#8), 1.47,049 min; **Pole-Position LMP2:** Tom Blomqvist, Jota (#28), 1.49,932 min; **Pole-Position GTE:** Kévin Estre, Porsche (#92), 1.56,144 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Buemi, Toyota (#8), 1.48,926 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Frijns, WRT (#31), 1.53,215 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Bruni, Porsche (#91), 1.58.590 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar-H	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	6:00.33,356 h
2.	Hypercar-H	#8	Buemi/Nakajima/Hartley	Toyota GR010 Hybrid	+51,401 s
3.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Signatech Alpine A480	+1 Runde
4.	LMP2	#31	Frijns/Habsburg/Milesi	WRT-Oreca	+5 Runden
5.	LMP2	#28	Gelael/Vandoorne/Blomqvist	Jota-Oreca	+5 Runden
6.	LMP2	#38	Gonzalez/da Costa/Davidson	Jota-Oreca	+5 Runden
7.	LMP2	#22	Hanson/Scherer/Albuquerque	United Autosports-Oreca	+5 Runden
8.	LMP2	#29	van Eerd/van der Garde/van Uitert	Racing Team Nederland-Oreca	+7 Runden
9.	LMP2	#1	Flörsch/Visser/Aubry	Richard Mille Racing-Oreca	+7 Runden
10.	LMP2	#70	Garcia/Duval/Nato	Realteam Racing-Oreca	+7 Runden
11.	LMP2	#20	Andersen/Fjordbach/Kubica	High Class Racing-Oreca	+8 Runden
12.	LMP2	#34	Smiechowski/van der Zande/Brundle	Inter-Europol-Oreca	+10 Runden
13.	GTE-Pro	#92	Estre/Jani	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+11 Runden
14.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+11 Runden
15.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+11 Runden
16.	GTE-Pro	#52	Molina/Serra	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+11 Runden
17.	GTE-Am	#33	Keating/Pereira/Fraga	TF Sport-Aston Martin Racing-Vantage AMR	+13 Runden
18.	GTE-Am	#77	Ried/Evans/Campbell	Dempsey Proton Racing-Porsche 911 RSR 19	+13 Runden
19.	GTE-Am	#56	Perfetti/Cairoli/Pera	Team Project 1-Porsche 911 RSR 19	+13 Runden
20.	GTE-Am	#98	Farfus/Della Lana/Gomes	Aston Martin Racing-Vantage AMR	+13 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Mike Conway	145 Punkte
1.	José María López	145
1.	Kamui Kobayashi	145
2.	Kazuki Nakajima	130
2.	Sébastien Buemi	130
2.	Brendon Hartley	130

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	167 Punkte
2.	Alpine Elf Matmut	105

FAHRER GTE-PRO

1.	James Calado	139 Punkte
1.	Alessandro Pier Guidi	139
2.	Neel Jani	138
2.	Kévin Estre	138
3.	Gianmaria Bruni	93
3.	Richard Lietz	93

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	231 Punkte
2.	Ferrari	230



MOTORSPORT-IMAGES

Zweiter Sieg für WRT: Das belgische LMP2-Team führt die WM weiter an



PORSCHE

Jani und Estre robbten sich mit dem Sieg bis auf einen Punkt an Ferrari ran



MOTORSPORT-IAMGES

Keating, Fraga und Pereira holten ihren ersten GTE-Am-Sieg seit einem Jahr



PORSCHE

Platz 2 in der GTE-Am für Matt Campbell, Christian Ried und Jaxon Evans

Das Rennen war abgesehen von der Punktedramatik dann wieder eher statisch: Estre und Jani gaben die Führung im Rennen nicht einmal ab – ein lupenreiner Start-Ziel-Sieg.

Das gesamte Rennen über folgten ihnen die Teamkollegen Richard Lietz und Gianmaria Bruni (#91) wie ein Schatten. Von außen sah das alles easy aus, nur einmal gab es kurz Knatsch, weil Lietz in der vierten Rennstunde am Funk freundlich nachfragte, ob er vielleicht den mit wenig Grip kämpfenden Teamkollegen Neel Jani überholen dürfte. Die Antwort lautete natürlich nein, denn Jani und Estre kämpfen um den Titel, Bruni und Lietz nicht.

Eine, vielleicht auch zwei Etagen darunter fuhren die beiden Ferrari ihr eigenes Rennen. Im ersten Stint unter etwas kühleren Bedingungen hatten die beiden 488 GTE gut 15 Sekunden auf das Porsche-Duo an der Front eingebüßt. In den folgenden Stints war die Pace dann zwar annähernd gleich, fraglich war nur, wer sich hier wie an wen anpasste. Der Vorsprung von Porsche stieg trotzdem weiter an, aber nicht wegen der Pace: Ferrari verbockte zwei Boxenstopps, woraufhin sich der Vorsprung summa summarum auf etwa eine halbe Minute einpegelte.

> „Wir waren in Bahrain chancenlos, daran ist die BOP schuld. Wenn der ACO die BOP fürs letzte Rennen nicht ändert, könnte das zum Bumerang für die WEC werden.“
>
> Ferrari-Sportchef Coletta

Von außen schien das unspektakulär, doch bei Porsche hatte man seine liebe Not mit den Reifen: „Wir waren absolut am Limit mit den Reifen, ganz besonders hinten links“, so Porsches WEC-Einsatzleiter Alex Stehlig. „Die Fahrer mussten einen guten Kompromiss finden zwischen Reifenmanagement und Speed, das hat auch super geklappt. Durch den Doppelsieg sind wir im Finale nächste Woche jetzt wieder voll im Geschäft – genau das war unser Ziel!“

Die Euphorie im Ferrari-Lager war schon vor der Anreise stark gedämpft, Grund war eine neue Balance of Performance (BOP), die am Mittwoch vor dem Rennen veröffentlicht wurde. Ferrari verlor über eine Reduktion des Ladedrucks 24 PS, dazu vier Liter beim Spritvolumen. Das reichte, um die Roten aus der Fassung zu bringen (siehe auch News Seite 17).

Drohung mit Bumerang

„Wir waren in Bahrain völlig chancenlos“, hielt Ferrari-Sportchef Antonello Coletta fest, „und daran ist nur die BOP schuld. Wir haben um eine Erklärung für die Maßnahmen gebeten, aber keine Antwort erhalten.“ Was den Italiener erzürnt? Erstens die Umstände. Die Auto-BOP basiert auf den normalen WM-Läufen, Le Mans ist außen vor. Beim letzten normalen Lauf in Monza waren Porsche und Ferrari gleichauf. „Es gab keinen Grund für eine Anpassung“, folgert Coletta.

Zweitens die Härte der Maßnahme: FIA und ACO mussten eine Sonderregelung (Black Ball) bemühen, denn normalerweise sind bei der BOP nur Anpassungsschritte bis maximal 13,6 PS erlaubt. Ferrari argwöhnt, dass die WM über die BOP zu ihren Ungunsten entschieden wird – und das alles nur zehn Tage und zwei Rennen vor dem Saisonende. Coletta droht: „Wenn der ACO die BOP für das letzte Rennen nicht ändert, könnte das zum Bumerang für die WEC werden.“

Das Ungemach wurde dadurch erhöht, dass die Ferrari in der GTE-Am-Klasse um den gleichen Faktor eingebremst wurden – und auch dort gerieten die Italiener dann folgerichtig unter die Räder. Die AF-Corse-Ferrari-Piloten François Perrodo, Nicklas Nielsen and Alessio Rovera reisten als Tabellenführer nach Bahrain, konnten im Rennen aber nur Platz 5 holen, was ihren Vorsprung vor dem Finale auf 21,5 Punkte reduzierte. Die anderen Ferrari-Kundenteams belegten nur die Platze 7 bis 10.

Des einen Leid, des anderen Freud: Das TF-Sport-Aston-Martin-Team mit Ben Keating, Dylan Pereira und Felipe Fraga holte den ersten Sieg seit einem Jahr. Die Plätze 2 und 3 gingen an Porsche: Bei Proton Competition legte Matt Campbell in der Schlussstunde einen Parforce-Ritt hin und fuhr von Platz 5 zur Silbermedaille. Im Finale fing er noch die Markenkollegen von Project 1 ab – also das glatte Gegenteil eines statischen Autorennens. ■

Sportwagen-WM (WEC): BOP-Streit in der GTE-Pro-Klasse

Ferrari: Frust und Drohung

Am Donnerstag vor dem fünften Lauf zur Sportwagen-WM in Bahrain platzte in der GTE-Pro-Klasse eine kleine BOP-Bombe: Ferrari verlor zehn Tage und zwei Rennen vor Saisonende 24 PS und 4 Liter Benzin – Porsche holte in der Wüste einen Doppelsieg. Jetzt droht Ferrari-Sportchef Coletta mit Konsequenzen.

Von: **Marcus Schurig**

„Wir fahren in Bahrain mit drei statt vier Rädern am Auto", frotzelte Ferrari-Pilot und WM-Leader James Calado über die Neueinstufung. Im Rennen schien sich die Vorahnung zu bestätigen: Porsche holte in Bahrain einen Doppelsieg, womit in der Herstellerwie in der Fahrerwertung jeweils nur ein Punkt zwischen Ferrari und Porsche liegt. „Wir waren in Bahrain wegen der BOP chancenlos", sagte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta. Und er drohte: „Wenn der ACO die BOP für das letzte Rennen nicht ändert, könnte das zum Bumerang für die WEC werden." Offenbar erwägt man auch einen Stopp des GTE-Pro-WM-Einsatzes für 2022.

Bei Ferrari war man in mehrfacher Hinsicht über die BOP-Bombe erzürnt: Erstens kam die Neueinstufung drei Tage vor dem vorletzten Rennen. Zweitens bemühten ACO und FIA eine Ausnahmeregelung (Black Ball), denn normalerweise ist jede BOP-Neueinstufung auf maximal 13,6 PS begrenzt. Darüber hinaus verweist man bei Ferrari darauf, dass als Referenz für die Einstufung der vorletzte WM-Lauf in Monza hätte herangezogen werden müssen, nicht Le Mans.

„Wir haben in Le Mans zwar gewonnen, aber dort gilt eine gesonderte BOP wegen der speziellen Streckencharakteristik", so Coletta. „Außerdem hat Porsche in Le Mans im Qualifying und zu Rennbeginn Fehler gemacht, deshalb waren sie chancenlos. Für die regulären Rennen muss der vorletzte Lauf in Monza als BOP-Maßstab genommen werden – und da hat uns Porsche anständig und ehrlich geschlagen! Warum also eine Neueinstufung? Dazu ist der BOP-Schritt viel zu groß: Wenn überhaupt, hätte man maximal eine Anpassung um 12 PS vornehmen dürfen." Am Sonntag nach dem Rennen trafen sich Coletta, ACO-Präsident Pierre Fillon und WEC-Boss Frédéric Lequien zum Krisengipfel im Sofitel-Hotel. Jetzt lautet die große Frage: Kommt diese Woche noch eine neue BOP? ■



MOTORSPORT-IMAGES

Abgehängt? Ferrari fuhr in Bahrain mit der neuen BOP-Einstufung hinterher

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GTE-PRO: NOCH EIN KNATSCH

Neben dem BOP-Thema für die finalen Läufe in Bahrain (siehe oben) gab es noch einen amüsanten Nebenkriegsschauplatz: Reifenlieferant Michelin hat mit den beiden GTE-Pro-Herstellern Porsche und Ferrari neue Reifen für die WM-Saison 2022 entwickelt. Offenbar ist das aber so nicht dem WM-Ausrichter ACO kommuniziert worden. Der hat jetzt bemängelt, dass neue Reifen die BOP-Einstufungen deutlich erschweren würden, weshalb man vorschlug, auf die Einführung der bereits fertig entwickelten Reifen komplett zu verzichten. Die Stimmung war bei Michelin daraufhin im Keller, gleichzeitig wurde die große Politikmaschine angeworfen, um die Kuh vom Eis zu bekommen.

FAKE NEWS: DMSB PLEITE?

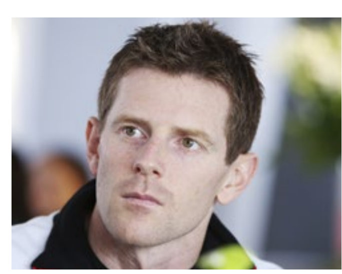
Wie ein Flächenbrand verbreitete sich letzte Woche die Nachricht, dass der Deutsche Motorsport Bund (DMSB) einen Insolvenzantrag gestellt haben soll. Nach etwas Recherche stellte sich dann schnell heraus, dass die Sache eine publizistische Ente war: Die Motorsport-Community war einer obskuren Webseite auf den Leim gegangen, die sich einen Spaß daraus macht, Falschmeldungen zu produzieren.

AF CORSE ÜBT IN DER LMP2

Das italienische AF-Corse-Team, das unter anderem die GTE-Werkseinsätze in der WEC für Ferrari vornimmt, weitet sein Engagement 2022 auf die LMP2-Klasse aus. Ferrari hat bereits vor längerer Zeit bestätigt, dass AF Corse die Werkseinsätze mit dem Hypercar ab 2023 übernehmen wird. Jetzt hat Teamchef Amato Ferrari bestätigt, dass AF Corse 2022 ein LMP2-Auto in der Sportwagen-WM und in der European Le Mans Series für die Ferrari-Youngster Nicklas Nielsen und Alessio Rovera einsetzen wird. Das Duo wird von Privatfahrer François Perrodo unterstützt, der bisher mit Rovera und Nielsen in der GTE-Am-Klasse der WEC an den Start gegangen war.

DAVIDSON: KARRIERE-ENDE

Der britische Sportwagenpilot Anthony Davidson beendet seine aktive Rennfahrerkarriere am



Ende der Saison 2021, das gab der 42-jährige Brite am Rande der WM-Finalläufe in Bahrain bekannt. Anthony Davidson bestritt zwischen 2002 und 2008 insgesamt 24 Formel-1-GPs, 2014 holte er den WM-Titel in der Sportwagen-WM mit Toyota. Davidson hat beim Finale in Bahrain noch Chancen, den LMP2-Titel mit dem Jota-Team einzufahren.

MICHELOTTO MIT HYPERCAR

Seit dem WM-Lauf in Monza Mitte Juli steht das Gerücht im Raum, dass Christiano Michelotto ein privat finanziertes Hypercar-Projekt umsetzen könnte. Seine in Padua ansässige Firma Michelotto Automobili war bisher Partner von Ferrari bei der Entwicklung der GTE- und GT3-Rennwagen. Dieser Vertrag ging erst kürzlich nach einer Neuausschreibung an Oreca. In Bahrain machte die Story die Runde, dass die deutsche Motorsport-Firma HWA angeblich die Motoren für das Projekt liefern könnte – und zwar Zwölfzylinder-Triebwerke! Das wiederum könnte darauf hindeuten, dass Michelotto mit dem italienischen Sportwagenhersteller Pagani zusammenspannen könnte.
Die Italiener verwenden für ihre sündteuren Supersportwagen seit vielen Jahren die ehemaligen AMG-Zwölfzylinder-Triebwerke – die heute bei HWA vorbereitet werden …

„Es wird nie wieder so sein wie jetzt“

Erneut bleibt Thierry Neuville der ganz große Erfolg verwehrt. Im besten Falle kann der Belgier noch Vizeweltmeister werden – zum dann sechsten Mal in seiner Karriere. Der 33-Jährige über seine Saison, Dauerrivale Sébastien Ogier und das Ende der WRC-Ära.

Von: **Reiner Kuhn**

Um den Titel fahren erneut Ogier und Evans. Wie groß ist die Enttäuschung?
Aus Fahrersicht war die Saison richtig gut. Bei zwölf Läufen standen wir sieben Mal auf dem Podium – mehr als alle anderen. Okay, in Portugal hatte ich einen kleinen Fahrfehler mit großen Konsequenzen. Ansonsten kann man mir wenig vorwerfen.

Wie weh tun die vielen technischen Probleme?
Wenn man in Kenia am letzten Tag mit einer Minute führt und dann ausfällt, ist das echt bitter. In Griechenland versaute uns die Servolenkung ein Topresultat, in Finnland mussten wir unser Auto mit Kühlerschaden abstellen. Kein Topteam hatte mehr Pech.

In Kroatien kam noch eine falsche Reifenwahl hinzu.
Nicht von mir. Meine Wahl war klar, als wir ins Teammeeting gingen. Dort hat die Teamleitung von „soft“ statt „hart“ geredet. Wir Fahrer haben uns erstaunt angeschaut. Aber es kamen immer mehr Argumente, niedrige Temperaturen und so. Wir haben uns beeinflussen lassen und allesamt die falsche Wahl getroffen. Wir hatten kaum Erfahrungen mit den Pirelli-Reifen auf trockenem Asphalt. Das war unglücklich. Am Ende wurden wir noch Dritte. Dass mehr drin gewesen wäre, haben wir mit den Siegen in Ypern und Spanien gezeigt.

Zu welchem Zeitpunkt war Ihre Saison gelaufen?
Der Knackpunkt war Kenia. Einen Klassiker wie die „Safari Rallye“ souverän anzuführen und dann mit leeren Händen dazustehen, war brutal. Noch härter war es,



ROESELER

„Ogier und ich stehen für unterschiedliche Philosophien. Ich lebe meinen Traum, er scheint den Sport eher als Business zu sehen.“

Thierry Neuville

dort alle WM-Punkte an Ogier abzugeben. Abgesehen von einem defekten Stoßdämpfer in Kenia, hatte er in dieser Saison bisher weder ein technisches Problem noch einen Ausfall. Das hat es in den vergangenen acht Jahren, seit ich dabei bin, nicht gegeben.

Woher rührt Ihre intensive Rivalität mit Ogier?
Er ist der Mann, den es zu schlagen gilt. Er ist immer vorne dabei und gibt nie auf. Dadurch motiviert er mich, immer noch besser zu werden. Zudem hatten wir oft andere Meinungen und stehen für unterschiedliche Philosophien. Ich lebe meinen Traum, liebe es, an Autos zu schrauben, und besuche Rallyes als Zuschauer. Soll heißen: Ich gehe den Sport eher leidenschaftlicher an. Er scheint da kein so großes Interesse dran zu haben und den Sport eher als Business zu sehen. Er hatte immer die richtigen Leute um sich herum und sein jeweiliges Team in die richtige Richtung gepusht.

Sie sind seit 2014 bei Hyundai. Haben Sie jemals mit einem Wechsel zu einem anderen Hersteller geliebäugelt?
Als Toyota 2017 einstieg, führten wir Gespräche. Aber ich befürchtete, dass es zu Beginn ähnlich laufen könnte wie bei Hyundai, und entschied mich, hier zu bleiben. 2019 war Citroën eine Option. Als klar war, dass auch Ogier wechselte, fand ich es besser, hier weiterzumachen.

Weil Sie Ogier aus dem Weg gehen wollten?
Gar nicht. Ich hatte auch keine Probleme, als Ott zu uns kam. Bis auf Monza im Vorjahr war Ott auch nie vor mir. Wichtiger: Auch wenn jeder von uns Weltmeister werden will, arbeiten wir gut zusammen. Ich denke, mit Ogier im Team wäre die Stimmung anders. Ich fand es mitunter nicht in Ordnung, wie er versuchte, andere Fahrer zu destabilisieren. Das hat er bei vielen gemacht. Im Gegensatz zu Jari-Matti (Latvala), Andreas (Mikkelsen) oder anderen hat das bei mir aber nie geklappt.

Freuen Sie sich, dass Ogier nun aufhört?
Ganz und gar nicht, im Gegenteil.

Weil Sie ihn gerne im direkten Duell geschlagen hätten?
Das habe ich 2019. Leider war in dem Jahr Ott Tänak ganz vorne. Ich werde weiter versuchen, den Titel zu holen. Wer dann Zweiter oder Dritter ist, spielt keine Rolle. Jetzt sollten wir aber alle die Rallye Monza genießen. Es wird nie wieder so sein wie jetzt. Die World Rally Cars der vergangenen Jahre waren die ultimativen Autos. ■


ROESELER

Genussmensch Neuville: „Die aktuellen WRCs sind die ultimativen Autos“

Thierry Neuville

Geburtstag: 16. Juni 1988
Geburtsort: Sankt Vith (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE
2007: erste Rallye
2009: erster von bisher 128 WM-Starts
2010: Junior-WM 7. (1 Sieg)
2013: M-Sport-Ford, WM-2. seit
2014: Hyundai (15 Siege)
2016–2019: 4 x WM-Vize
2020: WM-4.
2021: aktuell WM-3.

HOBBYS
Jetski & Crosskart fahren



Das belgische Publikum hofft auf eine Rückkehr der WM-Stars 2024

ERC

Rallye-EM

Ypern wieder Teil der EM

Der WM-Kalender steht. Nun will der Promoter auch die Terminplanung für die kontinentale Topliga abschließen. Bis auf den Asphaltklassiker in Ypern soll zumindest für 2022 alles beim Alten bleiben.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Frühjahr zeichnet die WRC Promoter GmbH neben der Rallye-WM auch für die Geschicke in der künftig elektrifizierten Rallycross-WM verantwortlich. Zudem übernimmt der Vermarkter ab Saisonbeginn 2022 und damit ein Jahr früher als ursprünglich geplant das Zepter in der Rallye-EM.

Für diesen Donnerstag haben die Promoter zu einer großen Videokonferenz mit FIA-Vertretern und Veranstaltern, aber auch Teams und Medien eingeladen, um über die Zukunft der ältesten und bedeutendsten Kontinentalserie zu informieren.

Am sportlichen Modus inklusive EM-Titel für Fahrer und Team bis hin zu einer mit Rally4-Fronttrieblern ausgefahrenen Junior-EM soll sich ebenso wenig ändern wie beim Kalender.

„Wir respektieren die noch laufenden Verträge des bisherigen Vermarkters", sagt Simon Larkin, bei der Münchener WRC Promoter GmbH für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich. Auch deshalb seien vorerst alle aktuellen EM-Rallyes weiter im Boot, trotz der einen oder anderen undurchsichtigen Vertragssituation oder einer noch ausstehenden finalen Bewertung der FIA-Sicherheitsdelegierten.

Klar dagegen ist, dass der im August als WM-Lauf ausgetragene Asphaltklassiker rund um das belgische Ypern künftig fester Bestandteil der EM sein wird, um als WM-Ersatzlauf bereitzustehen. Die so für einmal neun Läufe umfassende Rallye-EM-Saison soll mit dem portugiesischen Schotter-Doppel in Fafe und auf den Azoren Ende März beginnen. Im Frühjahr sollen die Kanaren (Asphalt), Polen und Lettland (Schotter) folgen. Ab Sommer komplettieren die Asphaltrallyes rund um Rom, Barum Zlín, Ypern und als Finale im Oktober Ungarn die Übergangssaison, bevor für 2023 weiter reichende Änderungen zu erwarten sind. ■

ADAC Opel e-Rally Cup – Rallye Sachsen

Pellier ist nicht zu schlagen

Mit seinem sechsten Sieg beim sechsten Start unterstrich Laurent Pellier seine Ausnahmestellung in Opels vollelektrischem Marken-Cup.

Nach dem vorzeitigen Titelgewinn im ADAC Opel e-Rally Cup verzichtete Dauersieger Laurent Pellier auf den Start bei der Drei-Städte Rallye. Beim Saisonfinale war der 26-jährige Franzose jedoch wieder am Start und setzte seine Siegesserie fort: Pellier gewann auch den Finallauf des vollelektrischen Marken-Cups.

Spannender war der Kampf dahinter. Während dem 21-jährigen Max Reiter in Sachsen ein dritter Platz genügte, um Gesamtrang 2 zu sichern, fochten Timo van der Marel und Luca Waldherr bis zum letzten Meter um den dritten Cup-Platz in der Debütsaison. Der Niederländer Van der Marel fuhr auf der abschließenden Powerstage die Bestzeit und platzierte sich dank der fünf Extrapunkte vor dem Österreicher Waldherr. ■ RK



OPEL

Laurent Pellier stand schon vor dem Finale als Meister fest

DMSB senkt Altersbeschränkung für Rallyefahrer

Stufenplan für Rallye-Kids

Der DMSB präsentiert einen Stufenplan für den Einstieg in den Rallyesport. So können ab 2022 bei einer Rallye 35 schon 16-Jährige antreten.

Schon jetzt kann der Rallye-Nachwuchs ab dem 15. Lebensjahr als Beifahrer aktiv werden oder bei kurzen Rallyesprints auf nicht-öffentlichem Gelände selbst hinters Steuer.

Laut neuem DMSB-Stufenplan ist ab 2022 für 16-Jährige die Teilnahme an einer Rallye 35 in einem Zweirad-angetriebenen Auto möglich. Ans Lenkrad darf der Nachwuchs aber nur auf den Wertungsprüfungen zwischen Start und Stopp, also im nichtöffentlichen Bereich. Notwendig ist eine nationale B-Lizenz. Im öffentlichen Straßenverkehr (Streckenbesichtigung und Verbindungsetappen) muss der mindestens 25-jährige Beifahrer mit internationalem D- oder C-Lizenz-Besitz ans Steuer.

Ab 17 Jahren (mit Führerschein) gibt es bereits seit 2016 die Möglichkeit, im Rahmen des „begleiteten Fahrens" fast unbeschränkt aktiv zu werden. ■ RK



ADAC WESER EMS

Wählen noch immer ab 18, WPs demnächst schon ab 16 erlaubt

Drama, Baby!

Julius Tannert war in seiner Heimat nicht zu schlagen

DÖRRENBÄCHER

Mit reichlich Spektakel sorgte die Sachsen-Rallye für ein höchst unterhaltsames Saisonfinale der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM). Vor prächtiger Kulisse holte sich Julius Tannert seinen ersten Gesamtsieg und Marijan Griebel den Titel.

Von: **Michael Heimrich**

Mit nur drei Punkten Unterschied waren Dominik Dinkel (Ford) und Marijan Griebel (Citroën) zum großen Showdown angereist. Man verschwendete keine Energie an mögliche Konstellationen und Platzierungen, der Sieg war für beide das klare Ziel – und damit auch der Gewinn der Meisterschaft.

Doch nicht nur Lokalmatador Julius Tannert (Skoda) wollte diese Pläne durchkreuzen. Ungemach drohte auch durch den noch immer amtierenden Champion Fabian Kreim (VW), der sich kurzfristig in Zwickau angemeldet hatte, um seine bislang durchwachsene Saison mit einem Ausrufezeichen in Richtung 2022 zu beenden.

Die Sache mit Kreim löste sich jedoch schneller, als es allen Beteiligten lieb war. Schon auf der dritten Prüfung kam der Hesse von der Strecke ab, riss dabei die Hinterachse seines Polo R5 raus und landete schlussendlich sogar auf dem Dach. Fahrer und Beifahrer blieben unverletzt, die Rallye war jedoch vorbei.

Mohe stöhnt

Auch Carsten Mohe hatte sich seinen Auftritt anders vorgestellt. Nach dem Unfall bei der vorangegangenen 3-Städte-Rallye wurden viele Hebel in Bewegung gesetzt, damit er rechtzeitig einen neuen Skoda Fabia Rally2 zur Verfügung hatte. Die Freude am neuen Gerät währte bis zur neunten Wertungsprüfung. Dort peilte der Sachse eine langgezogene Linkskurve zu schnell an. Untersteuernd ging es in den gegenüberliegenden Straßengraben, und die anschließende Mehrfachrolle hinterließ erneut einen ordentlichen Blechschaden. Erinnerungen an eine Seuchensaison im Renault Clio kamen auf, in der ebenfalls mehrere Rohkarossen aufgearbeitet wurden. „Das wollte ich eigentlich nicht wiederholen“, stöhnte Mohe, für den es die erste Saison im Allradler war. „Wir werden jetzt in Ruhe analysieren und entscheiden, wie es weitergeht.“

Die Prüfung „Vogtländisches Mühlenviertel“ wurde auch Dinkel zum Verhängnis. Weil ihn am Samstagmorgen ein abgerissener Turbolader-Schlauch Motorleistung und Platzierungen gekostet hatte, war der Franke im weiteren Verlauf mit gehörig Wut im Bauch unterwegs. Dabei ging ihm die Strecke aus und sein Fiesta Rally2 rutschte mit dem Heck voraus eine Böschung hinab. Dort schnappte die Falle zu. Aus die Maus.



DÖRRENBÄCHER

Marijan Griebel feiert mit Mentor Armin Kremer (r.) Titel Nummer 2

Horchen ins Blech

Wer nun dachte, nach dem Ausfall von Dinkel würde die Rallye für Griebel eine Spazierfahrt, sah sich getäuscht. „Das wird dann richtig schlimm. Man achtet plötzlich auf jede Kleinigkeit und hört genau ins Auto rein“, sagte der Pfälzer, der sich bis zu diesem Zeitpunkt mit Tannert ein spannendes Duell um den ersten Platz lieferte. Die Erfahrung lehrt: Tempo hochhalten, aber auf die letzten Prozente Einsatz verzichten, um nicht das Schicksal mit Dinkel zu teilen.

Für Tannert wurden die letzten Prüfungen zur Triumphfahrt. Mit vier Bestzeiten in Folge ebnete er den Weg zum ersten Gesamtsieg in der DRM, und das ausgerechnet in seiner Heimatstadt. „Vor zehn Jahren stand ich noch als Fan an der Strecke und habe von so etwas geträumt“, jubelte der 31-Jährige. Griebel konnte dieses Mal die Niederlage verschmerzen. Der zweite Platz reichte aus, um sich zusammen mit Beifahrer Alexander Rath die

Meisterschaft zu sichern. „Überglücklich und erleichtert“, fasste Griebel seinen Gemütszustand im Ziel zusammen.

Neben Tannert konnte noch ein weiterer Lokalmatador glänzen: Philip Geipel (Skoda) nahm begeistert zur Kenntnis, dass die Sachsen-Rallye bis in seine Heimat Plauen führte. Die Strecken im sächsischen Vogtland gehören zu den anspruchsvollsten, was die DRM zu bieten hat. Welliger Asphalt, Kurve an Kurve und dicke Bäume am Straßenrand. Neben einem guten Setup ist auch Mut gefragt. Geipel, der bereits auf dem Rundkurs in der Zwickauer Innenstadt zwei Bestzeiten geholt hatte, wollte hier den Unterschied setzen, lief auf WP6 jedoch auf den gehandicapten Dinkel auf und verpasste die fest eingeplante Bestmarke vor der eigenen Haustür. Die eingedrückte Heckstoßstange am Auto des Gegners zeugte vom Frust bei Geipel, der sich anschließend doch noch in einer klaren Bestzeit entlud.

Dank Härte aufs Treppchen

Der dritte Rang schien zum Greifen nahe, aber diesen schnappte sich im Endspurt Christian Riedemann. Der Sulinger modifizierte zur Halbzeit das Setup seines VW Polo, war von weichen auf harte Reifen gewechselt und hatte sich einen sauberen Fahrstil angewöhnt. Damit gelang ihm der Sprung auf das Treppchen. „Das haben wir gebraucht, denn die Saison war nicht einfach für uns“, so Riedemann.

Alexander Merkel erlebte in Zwickau ebenfalls eine Achterbahn der Gefühle. Nach einem Unfall auf der sechsten Prüfung sah es für ihn zunächst nach einem Ausfall aus. Doch das Team konnte den Opel Corsa Rally4 rechtzeitig wieder reparieren und der fünfte Platz in dieser Wertung reichte zum Titel des Deutschen 2WD-Meisters.

Opel-Haudegen Walter Gromöller hatte ebenfalls viel zu erzählen. Am Freitagabend blieb sein Ascona 400 mit defekter Hinterachse liegen. Seine Truppe richtete das Auto über Nacht wieder her, doch am Ende fehlten ihm zwei Punkte zur Deutschen Histo-Meisterschaft. Den Titel sicherte sich Andreas Dahms (Porsche 911). Kleines Trostpflaster für Gromöller: Er gewann das diesjährige Rallye Masters, eine Sonderwertung für den Breitensport.

Die Planungen für die neue DRM-Saison sind bereits im vollen Gang, acht Veranstaltungen wollen dabei sein. Weil der Promoter ADAC aktuell nur mit sechs Läufen plant, werden zwei nicht zum Zug kommen. Die Sachsen-Rallye darf in ihr Bewerbungsschreiben neben anspruchsvollen Wertungsprüfungen und vielen begeisterten Zuschauern auch eine reibungslose Organisation schreiben. Die Chancen auf ein Wiedersehen stehen entsprechend gut, und dann wieder zum normalen Termin im Mai. ■

AVD-SACHSEN-RALLYE (29.–31. OKTOBER)

5. von 5 Läufen zur Rallye-DM, 12 Prüfungen über 146,8 km

	Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1.	Tannert/Hinneberg	Skoda Fabia Rally2	1:19:21,9 h
2.	Griebel/Rath	Citroën C3 Rally2	+23,5 s
3.	Riedemann/Vanneste	Volkswagen Polo GTI R5	+30,4 s
4.	Geipel/Becker-Brugger	Skoda Fabia R5	+34,5 s
5.	Christ/Krajewski	Mitsubishi Lancer Evo IX	+8.50,7 min
6.	Ertz/Lade	Opel Corsa Rally4	+9.05,5 min
7.	Knacker/Flores-Trigo	Opel Adam R2	+9.56,0 min
8.	Keil/Fritzensmeier	Citroën DS3 R3T Max	+9.56,3 min
9.	Just/Ostlender	Citroën C2 R2 Max	+10.21,0 min
10.	Schulz/Gerlich	Citroën C2 R2 Max	+10.29,3 min

Bestzeiten: Tannert 6, Geipel 3, Griebel 2, Riedemann 1


DÖRRENBÄCHER
Walter Gromöller (l.) siegt im Masters

DRM-ENDSTAND

	Fahrer	Punkte
1.	Marijan Griebel	139
2.	Julius Tannert	128
3.	Dominik Dinkel	116
4.	Christian Riedemann	83
5.	Philip Geipel	61
6.	Dennis Rostek	41
7.	Simon Wagner	35
8.	Carsten Mohe	33
9.	Nico Knacker	33
10.	Alexander Merkel	30



DÖRRENBÄCHER
Alexander Merkel ließ sich im Opel als bester Nicht-Allradler feiern



DÖRRENBÄCHER
Andreas Dahms sicherte sich im Porsche den ersten deutschen Histo-Titel



DÖRRENBÄCHER
Philip Geipel schrammte nur knapp am Podium vorbei



ULLMANN
Spätes Pech verdarb Dominik Dinkel am Ende eine starke Saison

Rallyesport | Vor 40 Jahren: Alfons Stock gewinnt auf VW die Deutsche Meisterschaft

MCKLEIN

Frontantrieb, was soll's? Golf-Pilot Alfons Stock liebte Schotter

Über Stock und Stein

Gegen Weltmeister Röhrl, Opels Nummer eins Jochi Kleint und den starken Porsche-Privatier Manfred Hero gewannen Alfons Stock und Paul Schmuck die Deutsche Rallye-Meisterschaft. Ohne einen einzigen Gesamtsieg holten sich die Bayern im Werks-Golf-GTI den Titel. Die Entscheidung fiel erst im dramatischen Finale.

Von: **Dirk Johae**

Dieser Titel ist das Ergebnis von geduldiger Fleißarbeit über die gesamte Saison hinweg, vorgetragen mit unerschütterlichem bayrischen Selbstvertrauen. Somit konnte Alfons Stock und Paul Schmuck nichts Besseres passieren als eine Entscheidung erst bei der 3-Städte-Rallye, ihrem Heimspiel mit Start und Ziel direkt in der weiß-blauen Landeshauptstadt. Wo die Fußballprofis von Bayern München im Sommer die Meisterschale in die Höhe streckten, konnten nur einige Wochen später auch Stock/Schmuck ihren deutschen Meistertitel feiern. Unter der Haupttribüne im Olympiastadion konnten sie sich für ihren zweiten Gesamtplatz feiern lassen. In Kombination mit den Zählern für den Klassensieg reichte das für den Titel.

Vergessen waren die großen Sorgen vom Beginn der Saison. Als Sieger des Golf-Rallye-Pokals 1980 hatten die Bayern einen Start beim ersten Meisterschafts-Lauf gewonnen. Der leistungsstärkere Gruppe-2-Golf war Neuland für Stock: „Ich hatte ein bisschen Bammel", gesteht er rückblickend. „Aber ab dem Start lief alles, als hätte ich schon immer in dem Auto gesessen." Durch die breiten Slickreifen musste Stock beim zweiten Lauf auf Asphalt ungewohnte Lenkkräfte bändigen: „Noch 14 Tage nach der Veranstaltung konnte ich Arme und Finger nicht bewegen." Eine Servolenkung schuf später Abhilfe. Immerhin: Das Finale fand auf Schotter statt.

Werk gegen Privatier

Schon im Vorfeld sorgte dieser zehnte Meisterschaftslauf für viel Wirbel. Alfons Stock und der Saarländer Manfred Hero stürzten sich punktgleich in die letzte Schlacht: 171 zu 171 Punkte im technisch ungleichen Kampf zwischen dem rund 180 PS starken Werks-VW von Stock und dem auf 270 PS aufgerüsteten privaten Porsche von Hero. Dafür konnte Stock auf den Wolfsburger Werksservice bauen. Gegen die Truppe von Andy Hänsch bot Porsche-Privatmann Hero seinen leidenschaftlichen Teamchef Winfried Matter auf.



WOLFGANG WILHELM

„Die Leute waren begeistert, dass der kleine Golf da vorne mitmischt. 1982 wurde das Punktesystem geändert."

Alfons Stock

Dennoch war Hero, wie bei jeder Rallye, zweifach gefordert: Nach der Zeitenhatz im 911-Cockpit schlüpfte er für den Service nahtlos in die Rolle des Schraubers. In seiner ersten vollen Saison stieg der Schmelzer so zum Volkshelden auf. Vor dem Showdown hatte er seinen 911 zur Werks-Wartung nach Weissach geschickt. Dort erhielt der Sechszylinder-Boxer mit einigen Teilen aus dem Safari-911 eine Kraftkur. 270 PS brachte er jetzt auf die Rolle. Noch wichtiger: „Die Leistung setzt jetzt etwa 1000 Umdrehungen früher ein", lobte Hero. Aber während die PS nur so sprudelten, ließen Hero früh die Bremsen in Stich. Der Saarländer diagnostizierte beschädigte Bremsleitungen hinten. Trotzdem beendeten Hero und sein Beifahrer Klaus Hopfe den ersten Tag als Gesamtzweite.

Vor ihnen spielten die Ex-Europameister Jochi Kleint und Gunter Wanger in einer eigenen Liga. Mit ihrem Opel Ascona 400 lagen sie nach den acht gefahrenen Wertungsprüfungen bereits 1.49 Minuten vor dem Hero-Porsche. Alfons Stock hatte als

Gesamtdritter bereits 2.20 Minuten Rückstand auf Kleint. Der Norddeutsche besaß trotz zwei überlegener Saisonsiege (Saarland und Hunsrück) wegen einiger Ausfälle keine Titelchance mehr.

Punkte auch für Kleine

Der giftgrüne VW Golf mit dem 1,6-Liter-Vierzylinder, der die Großen herausforderte, weckte große Begeisterung. „Die ganze Geschichte mit der Deutschen Meisterschaft ist aufgrund der Punkte in der Klasse entstanden“, erläutert Stock. Bei mindestens fünf Teilnehmern gab es für den Klassensieg 20 Punkte, acht Zähler mehr als für den Gesamterfolg. Diese Plätze wurden zusätzlich belohnt. Ab 1982 richtete sich das Punktesystem ausschließlich nach den Gesamtplatzierungen.

Eine frühere Umstellung hätte Manfred Hero 1981 auch nicht geholfen. Zwar gewann er zwei der ersten vier Läufe, aber ausgerechnet ein weiterer Porsche vermieste ihm die Chancen. Der in der WM zwischen die Stühle gerutschte Weltmeister Walter Röhrl trat ersatzweise in einem 924 Carrera GTS in der Heimat an und holte sich insgesamt vier Gesamtsiege. Wenigstens bei der 3-Städte-Rallye ließ der Champion die nationalen Kombattanten in Ruhe. Röhrl startete nur wenige Tage später bei der Rallye d’Antibes in Südfrankreich. Auch ohne Weltmeister im Weg setzten sich die Leiden des schnellen Hero am zweiten Tag fort. In der sechsten Tages-Prüfung überholten Stock/Schmuck im Rheila-Golf den weißen 911 von Hero/Hopfe. Die gehandicapten Privatiers verloren insgesamt 1.46 Minuten auf die Bestzeit.

Hero meldete verzweifelt: „Der erste Gang steckt!“ In der folgenden Sonderprüfung überholte Alfons Stock seinen direkten Meisterschaftskonkurrenten und verwies ihn auf den dritten Platz. Im Service folgte der Rollentausch: Hero selbst reparierte das Getriebe notdürftig. Dazu musste er seine Karenzzeit ausschöpfen. Auf den folgenden Prüfungen startete er somit jeweils 15 Minuten später als Stock. Bis zur drittletzten Prüfung verringerte Hero jedoch den Rückstand zum Werks-Golf von 26 auf nur zwei Sekunden.

Das Wetter an der Waage

Das Wetter sorgte dann bei der vorletzten Prüfung für die Vorentscheidung: In den Rundkurs in Landshut startete Alfons Stock bei Nieselregen einige Minuten vor seinem direkten Konkurrenten. Als Manfred Hero an der Reihe war, regnete es in Strömen. Der Pechvogel verlor 13 Sekunden und damit endgültig den Titelkampf. Stock und Schmuck sicherten sich den Meisterpokal und gewannen für VW im Golf GTI erstmals einen DM-Titel für einen Frontriebler. ■



MCKLEIN

Waschechter Privatfahrer: Manfred Hero wird im Porsche Vizemeister

DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT 1981

Endstand nach zehn Läufen

	Fahrer	Beifahrer	Auto	Punkte
1.	Alfons Stock (D)	Paul Schmuck (D)	VW Golf GTI	201
2.	Manfred Hero (D)	(Thiry/Hopfe (D))	Porsche 911 SC	194
3.	Friedhelm Kissel (D)	Mathias Berg (D)	VW Golf GTI (Gruppe 1)	182
4.	Jochi Kleint (D)	Gunter Wanger (D)	Opel Ascona 400	181
5.	Erwin Weber (D)	Wilfried Öchsner (D)	Opel Ascona i2000	151



MCKLEIN

Gesamtdritte im seriennahen Golf: Friedhelm Kissel und Mathias Berg



MCKLEIN

150 000 Zuschauer, 247 Teams: Kleint/Wanger siegten im Hunsrück



MCKLEIN

Weltmeister im Weg: Walter Röhrl gewann im Werks-924 vier Läufe

Sieger Bowman schickt Hamlin in die Mauer – der schafft später trotzdem den Final-Einzug

MOTORSPORT IMAGES

Das Titel-Quartett steht

Alex Bowman (Chevrolet) sicherte sich in Martinsville seinen vierten Saisonsieg. Wichtiger war aber, wer neben seinem Teamkollegen Kyle Larson die weiteren drei Final-Tickets löst.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Erste, der alles klarmachte, war Titelverteidiger Chase Elliott. Der Hendrick-Chevy-Pilot holte sich sowohl in der ersten als auch der zweiten Stage die zehn Zusatzpunkte für den Sieg und war damit vorzeitig fürs Finale gesetzt.

Um die zwei verbleibenden Plätze wurde aber herzhaft gekämpft. Denny Hamlin und sein Gibbs-Toyota waren auf klarem Kurs Richtung Finale. Ein dickes Punktepolster und guter Speed reichen aber in der unvorhersehbaren NASCAR-Welt nicht unbedingt aus, um sich sicher zu fühlen. Beim engen Kampf um den Sieg gegen Bowman kurz vor dem Ende gerieten die beiden Streithähne tatsächlich aneinander. Nachdem man sich zuvor rundenlang fair bekriegt hatte, verbremste sich Bowman nun und touchierte Hamlin am Heck. Der Gibbs-Toyota kreiselte Richtung Mauer und schlug dort sogar leicht an. Hamlin konnte jedoch weiterfahren und wurde letztlich auf P24 gewertet, womit es trotzdem fürs Finale reichte.

Alle drei Penske-Ford raus

War noch zu klären, wer als Vierter im Bunde die gelben Playoff-Applikationen auch in Phoenix am Auto haben darf. Martin Truex Jr. in einem weiteren Gibbs-Toyota war der heißeste Kandidat und setzte sich mit einem vierten Platz letztlich auch durch. Problemlos war aber auch sein Rennen nicht. In einer ähnlichen Situation wie zwischen Bowman und Hamlin geriet er 30 Runden vor Schluss mit Brad Keselowski (Ford) aneinander. Auch Truex traf die Mauer, fuhr aber mit zerdellter Front noch gute Zeiten.

Letztlich hatte Truex drei Punkte mehr auf dem Konto als Kyle Busch im dritten Gibbs-Toyota, der noch Final-Chancen hatte. Doch Busch, der auf einem virtuellen Final-Platz nach Martinsville gereist war, verpasste den Einzug trotz P2 denkbar knapp, weil er in den Stages nicht genug Punkte holte – und natürlich auch, weil er in der Vorwoche in Kansas nach zwei Mauerkontakten nur P28 holte.

Die längsten Gesichter gab es nach dem Rennen auf dem „Paperclip“ von Martinsville aber im Penske-Lager. Alle drei Piloten schafften den Einzug in die Round of 8, doch unter die letzten vier kam letztlich keiner.

Bei Brad Keselowski lief es zwar in Martinsville mit P3 sehr ordentlich, doch das starke Ergebnis reichte wie bei Busch nicht, um Truex noch einzuholen. Ryan Blaney geriet wie in Kansas mit Austin Dillon (Chevrolet) aneinander, P11 war am Ende nicht genug für den Finaleinzug. Und Joey Logano als dritter Penske-Pilot im Bunde war nach seinem Motorschaden in Kansas sowieso in einer Must-Win-Situation, die er mit P10 klar verpasste.

Am kommenden Sonntag heißt es in Phoenix also: Zwei Hendrick-Chevy (Larson/Elliott) und zwei Gibbs-Toyota (Hamlin/Truex) kämpfen um den Titel. Wie üblich gilt: Weil alle mit der selben Punktzahl starten und es keine Stage-Punkte gibt, ist der bestplatzierte Fahrer auch Meister. Für Elliott und Truex geht es um den zweiten Titel, für Hamlin und Larson um den ersten. ■

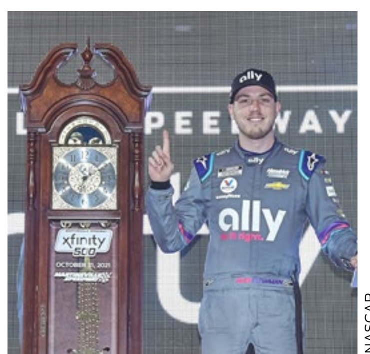
NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)
35. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	William Byron (USA)	Chevrolet
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
8.	Erik Jones (USA)	Toyota
9.	Chris Buescher (USA)	Ford
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 35 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	5000 Punkte
	Truex Jr. (Toyota)	5000
	Hamlin (Toyota)	5000
	Elliott (Chevrolet)	5000
5.	Keselowski (Ford)	2323
6.	Harvick (Ford)	2318
7.	Blaney (Ford)	2308
	Logano (Ford)	2308
9.	Kyle Busch (Toyota)	2285
10.	Byron (Chevrolet)	2280



NASCAR

Vierter Saisonerfolg für Bowman

Supercars Australien

Zweimal top, einmal Flop



Egal ob Tag oder Nacht: Anton de Pasquale gab in Sydney den Ton an

MOTORSPORT IMAGES

Anton de Pasquale (Ford) dominierte beim Auftakt des Vierfach-Events von Sydney. Er gewann das erste und dritte Rennen, patzte aber im zweiten Lauf, den Shane van Gisbergen (Holden) gewann.

Von: **Michael Bräutigam**

Das erste Jahr beim erfolgsverwöhnten DJR-Team läuft für Anton de Pasquale mit Höhen und Tiefen. Starke Ergebnisse wechseln sich immer wieder mit Ausfällen und Ausrutschern ab. Bei der Rückkehr aus der mehr als dreimonatigen Winterpause zeigte sich der 26-Jährige aber in Bestform. Zunächst sicherte er sich die Pole-Position fürs Abendrennen am Samstag, das er anschließend auch gewinnen konnte – sein zweiter Saisonsieg.

Tags darauf ging es gleich so weiter, im Qualifying sicherte er sich die Pole-Positions für beide Sonntagsrennen. Doch am Start zum ersten Sonntagslauf kam er schlecht weg und wurde bis auf Platz 7 durchgereicht. Die Führung erkaufte er sich durch einen extrem frühen Reifenwechsel zurück, durch den Undercut rasselte er aber später mit nachlassenden Reifen wieder bis auf den fünften Platz durch. Es sollte sogar noch dicker kommen: Weil ihm beim Stopp ein Reifen aufgeschnallt wurde, der eigentlich Teamkollege Will Davison zugeteilt war, kassierte De Pasquale eine Disqualifikation.

Van Gisbergen zieht davon

Im dritten Lauf war er dann wieder über alle Zweifel erhaben. Am Start behielt er die Führung, die er fortan ausbaute und die nach den Stopps zeitweise über neun Sekunden betrug. Will Brown im besten Erebus-Holden fuhr die Lücke zwar noch mal zu, kam aber nicht mehr vorbei. Trotzdem zeigte er, dass in Zukunft mit ihm zu rechnen ist.

Die Gegenwart gehört aber Shane van Gisbergen. Der Triple-Eight-Pilot holte sich im zweiten Lauf seinen bereits zwölften Saisonerfolg im 21. Saisonrennen und baute die Tabellenführung abermals aus. Mittlerweile liegt der Neuseeländer 338 Punkte vor Teamkollege Jamie Whincup. Der hält den seit mittlerweile fünf Jahren (!) sieglosen Tabellen-Dritten Davison auf Abstand. ■

WTCR

Auf zum Endspurt

Am Wochenende gibt die WTCR ihr Debüt in Adria. Für Audi gibt es im Titelkampf eine Marscherleichterung. Und das Target-Team kehrt zurück.

Auf dem frisch umgebauten, winkligen Kurs nahe Venedig steht die Vorentscheidung im Titelkampf an. Es ist die letzte Chance für die Gegner von Tabellenführer Yann Ehrlacher (Lynk & Co), entscheidenden Boden gutzumachen. Und die Chancen stehen tatsächlich gut: Die mittlerweile wieder erleichterten Hondas mit Titelanwärter Esteban Guerrieri freuen sich auf eine zum Civic passende Streckencharakteristik. Und Audi, die mit Frédéric Vervisch um die Fahrerkrone kämpfen, dürfen seitens der BOP 10 kg ausladen und gleichzeitig etwas weniger Bodenfreiheit (60 statt 70 mm) fahren.

Erster Verfolger von Ehrlacher ist aber Hyundai-Pilot Jean-Karl Vernay, der nach seinem zweiten Saisonsieg in Pau-Arnos nur noch 16 Punkte Rückstand auf seinen französischen Landsmann hat.

In Adria kehrt auch das Target-Team zurück in die WTCR. Zwar sind die Bäckman-Geschwister nach wie vor raus, doch Nicola Baldan wird nach dem Hungaroring seinen zweiten Gastauftritt im Hyundai Elantra des Südtiroler Teams haben. Ursprünglich war der Ungarn-Start gar nicht geplant, doch kurzzeitig war Adria aus dem Kalender geflogen, und so fuhr er eben am Hungaroring. Nun ist Adria zurück im Fahrplan und Baldan kommt doch noch zu seinem Heim-Gastspiel. ■ MBR



WTCR

Ehrlacher: Vorentscheidung?

WTCR

Lada gibt Gastspiel

Zum ersten Mal seit 2016 tritt Lada wieder offiziell auf der Tourenwagen-Weltbühne auf. Beim WTCR-Finale in Sotschi setzt man zwei Autos ein.

Als Fahrer kommen beim Event Ende November Mikhail Mityaev und Kirill Ladygin zum Einsatz. Letzterer war bereits 2008 und 2009 im damals sehr kantigen Lada 110S bzw. später im Lada Priora unterwegs und verteidigte vergangenes Wochenende in Sotschi erfolgreich seinen Titel in der TCR Russland.

An gleicher Stelle setzt das Lada-Werksteam nun zwei Lada Vesta TCR für besagte Fahrer ein. Zuletzt fuhr Lada werksseitig 2016 in der WTCC, im Jahr darauf holte Yann Ehrlacher im von RC Motorsport privat eingesetzten Vesta den letzten Sieg für die russische Marke auf der internationalen Ebene.

Der Vesta TCR ist hierzulande übrigens kein Unbekannter: Das Team Lubner Motorsport setzte diesen in der Vergangenheit sowohl in der ADAC TCR Germany als auch in der VLN ein. ■ MBR



TCR

Erst Russland-Titel, dann WTCR-Auftritt: Kirill Ladygin im Lada Vesta TCR

Ein Auto, zwei Meister: Beide Titel wurden mit der Nummer 7 eingefahren

EURO NASCAR

Das Herzschlagfinale

Das Finale der NASCAR Euro Series in Vallelunga hatte es in sich: Die Pro-Wertung ging hauchdünn an Loris Hezemans, in der zweiten Liga wechselte die Tabellenführung drei Mal, ehe hier mit Martin Doubek der Meister gefunden war.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Fahrer-Krone wurde zwischen Doubek und dem Deutschen Tobias Dauenhauer entschieden. Letzterer war mit einem Vorsprung von drei Pünktchen zum Finale nach Vallelunga gefahren und wollte nach dem knapp verpassten Titel im Vorjahr – als ihm nur sechs Zähler zur Meisterschaft der zweiten Liga fehlten – den ersehnten letzten Schritt machen. Und zunächst lief auch alles nach Plan: Auf die Pole-Position folgte der Sieg im ersten der beiden Final-Rennen, bei denen es in guter Tradition doppelte Punkte zu holen gab. Neuer Abstand zu Hendriks-Teamkollege Doubek: 13 Zähler. Doch auch der Tscheche zeigte mit einer Fahrt vom sechsten Startplatz auf P2, dass er noch nicht aufgegeben hatte.

Also musste das letzte Saisonrennen die Entscheidung bringen: Dauenhauer wurde direkt im Startchaos bis auf P5 durchgereicht, Doubek auf P2 war der neue virtuelle Meister. Erst recht, als er kurze Zeit später sogar in Führung lag. Doch Dauenhauer dachte nicht ans Aufgeben und kämpfte sich auf P3 vor, womit er wieder die Tabellenführung und den Titel geholt hätte. Nur eine Runde später war der Traum vom Titel jedoch ausgeträumt: Ein Ausrutscher in die Streckenbegrenzung ließ ihn letztlich nur auf P13 einlaufen – und damit auch wieder „nur“ Gesamt-Zweiter in der Tabelle werden.

Hezemans ganz abgeklärt

Nach dem dramatischen Finale der EuroNASCAR 2 mussten auch die „Pros“ noch ihren neuen Meister ausknobeln. Alon Day hatte zwar als Titelverteidiger vor dem Vallelunga-Wochenende noch Chancen, doch er zählte eher zu den Underdogs im Meisterschaftskampf. Mit 21 Punkten Vorsprung reiste Loris Hezemans zum letzten Rennwochenende des Jahres und war damit der vermeintlich haushohe Favorit. Doch der vierfache Saisonsieger, der sich das Auto mit Doubek teilt, hatte die Rennen in Zolder auslassen müssen, weshalb seine zwei Streichergebnisse schon weg waren.

Tatsächlich wurde es für den Niederländer noch mal richtig eng. Während Jacques Villeneuve seinen ersten Sieg in der EuroNASCAR holte und Vittorio Ghirelli seine Titelchancen auf P2 aufrechterhielt, musste Hezemans nach einem Schubser gegen Alon Day zur Durchfahrtsstrafe antreten und holte nur P10.

Damit schrumpfte der Vorsprung in der Tabelle auf nur noch fünf Zähler zusammen, und auch Gianmario Ercoli hatte mit neun Punkten Rückstand nun wieder die Chance, mit einem Sieg im letzten Saisonrennen aus eigener Kraft Meister zu werden.

Da übernahm zunächst Hezemans die Führung, musste diese aber kurz nach Rennhalbzeit an Villeneuve abtreten, der zum zweiten Sieg fuhr. Risiken musste Hezemans da aber nicht mehr eingehen. Ghirelli war zuvor nach Bremsdefekt ausgefallen, und Villeneuve war vorne schon enteilt. So reichte Hezemans letztlich P5 zum zweiten Titel nach 2019. ■



In beiden Wertungen entschied sich der Titel erst im letzten Rennen. Dauenhauer verlor den EN2-Titel nach einem Ausrutscher, Hezemans blieb in der Pro-Wertung cool und holte sich mit P5 den zweiten Titel nach 2019.



EURONASCAR

Wieder nur Vize: Tobias Dauenhauer

ENDSTAND EURONASCAR PRO

1.	Loris Hezemans (NL)	412 Pkte.
2.	Gianmarco Ercoli (I)	409
3.	Lucas Lasserre (F)	399
4.	Nicolo Rocca (I)	394
5.	Vittorio Ghirelli (I)	381
6.	Alon Day (IL)	367
7.	Giorgio Maggi (CH)	357
8.	Sebastiaan Bleekemolen (NL)	338
9.	Jacques Villeneuve (CDN)	331
10.	Harri Toumaala (FIN)	291

ENDSTAND EURONASCAR 2

1.	Martin Doubek (CZ)	445 Pkte.
2.	Tobias Dauenhauer (D)	428
3.	Naveh Talor (IL)	381
4.	Justin Kunz (D)	377
5.	Francesco Garisto (I)	362
6.	Vladimiros Tziortzis (CY)	360
7.	Pierluigi Veronesi (I)	347
8.	Simon Pilate (B)	334
9.	Massimiliano Lanza (I)	333
10.	Alberto Panebianco (I)	326



Norbert Kiss (#41), hier im Duell mit Steffi Halm (#44), war lediglich durch Defekte und Strafen einzubremsen

ETRC/KIENBERGER

Dritter Kiss-Titel

Norbert Kiss (MAN) dominierte die diesjährige Saison der Truck-EM. Zur Überraschung des Jahres wurde sein Markenkollege Sascha Lenz, der den Vizetitel holen konnte.

Von: **Michael Bräutigam**

Lenz führte nach dem Auftakt ausgerechnet bei Kiss' Heimspiel am Hungaroring die Tabelle sogar an. Der Ungar aus dem Team Révész Racing war eigentlich der dominierende Mann, musste jedoch in Lauf 1 wegen eines gebrochenen Turbo-Rohrs vorzeitig aufgeben. Der Auftakt-Sieg und die erste Tabellenführung gingen also an den deutschen Piloten.

Truck GP abgesagt

Die Vorfreude aufs eigene Heimspiel am Nürburgring war entsprechend groß. In der Eifel sollte sogar ein Doppel-Event mit insgesamt sechs Rennen stattfinden. Doch dann kam der große Regen und mit ihm die Flut im Ahrtal. Sämtliche Teams, die schon auf der Anreise respektive vor Ort waren, mussten wieder nach Hause fahren. Das ist im Fall von Lenz zwar weniger als eine Autostunde, dennoch war die Enttäuschung groß. Bleibt nur das Warten auf den Truck GP 2022 vom 15. bis 17. Juni.

Nach der ungeplant langen Sommerpause ging es in Most weiter, wo es für Kiss nach Plan lief. Beide Hauptrennen konnte er für sich entscheiden, während Lenz und André Kursim (IVECO) für zwei deutsche Siege in den Sprintrennen sorgten.

Die gerade eroberte Tabellenführung baute Kiss in Zolder weiter aus. Dabei musste er am Sonntag – nach Sieg und P8 am Samstag – von ganz hinten ins Hauptrennen starten, weil man schon vor Öffnung des Parc fermé mit dem Auffüllen der Wassertanks für die Bremskühlung begonnen hatte. Das hielt ihn jedoch nicht davon ab, bis auf P5 nach vorne zu fahren, während vorne Titelverteidiger Jochen Hahn (IVECO) endlich seinen ersten Saisonsieg feierte. Der Schwabe trat 2021 mit einer Neuentwicklung an und erlebte eine Saison voller Höhen und Tiefen. Das sonntägliche Sprintrennen ging dann an Norbert Kiss.

Die in Le Mans eingeläutete zweite Saisonhälfte begann mit einem Kampf der Altmeister: Kiss hatte sich die Pole fürs erste Hauptrennen gesichert, musste sich aber nach einem spannenden Rennen mit P3 hinter Hahn und Antonio Albacete (MAN) zufriedengeben – jedoch hauchdünn vor Lenz, auf den er den Vorsprung weiter ausbaute.

Das erste Sprint- sowie das zweite Hauptrennen gingen dann an Kiss, während Kursim im zweiten Sprintlauf seinen zweiten Saisonsieg einfahren konnte. In Jarama gewann Kiss dann erneut beide Hauptrennen (Sprint-Sieger: Kursim und Buggyra-Pilot Teo Calvet), sodass das Saisonfinale in Misano praktisch zum Schaulaufen des Ungarn wurde.

Teamtitel für Titanen

Im ersten Hauptrennen reichte ihm P2 hinter Lenz, um den dritten EM-Titel nach 2014 und 2015 bereits klarzumachen. Das zweite Hauptrennen entschied er als Kür für sich, während Hahn und Lenz sich die Sprint-Siege holten.

Mit dem ersten und fünften Platz der Tabelle bescherten Kiss und Albacete dem „Team Titan" auch den klaren Sieg in der Teamwertung vor den Bullen von IVECO (Hahn/Steffi Halm) und der Mannschaft von Buggyra Racing (Adam Lacko/Calvet).

Im Goodyear Cup, sozusagen der B-Wertung, setzte sich Shane Brereton (MAN) vor Calvet und dem einzigem Scania-Piloten im Feld, Steffen Faas, durch. ■

ENDSTAND TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

Nach sechs Rennwochenenden

	Fahrer	Team	Marke	Pkte.
1.	Norbert Kiss (H)	Révész Racing	MAN	276
2.	Sascha Lenz (D)	SL Trucksport	MAN	227
3.	Adam Lacko (CZ)	Buggyra Racing	Freightliner	203
4.	Jochen Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	174
5.	Antonio Albacete (E)	Team T Sport Bernau	MAN	170
6.	Stefanie Halm (D)	Team Schwabentruck	IVECO	113
7.	André Kursim (D)	Don't touch Racing	IVECO	93
8.	Teo Calvet (F)	Buggyra Racing	Freightliner	88
9.	Shane Brereton (GB)	TOR Truck Racing	MAN	75
10.	René Reinert (D)	Reinert Racing GmbH	IVECO	41
11.	Anthony Janiec (F)	Lion Truck Racing	MAN	37
12.	Jamie Anderson (GB)	Anderson Racing	MAN	34
13.	Steffen Faas (D)	Tankpool24 Racing	Scania	22
14.	Lukas Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	19
15.	Luke Garrett (GB)	MV Commercial Truck R.	MAN	3



Fast alle „#weggelenzt": Sascha Lenz sicherte sich den Vize-EM-Titel

ETRC/KIENBERGER

Porsche Carrera Cup Deutschland

Larrys doppeltes Double

Wenige Wochen nach der erfolgreichen Titelverteidigung im Porsche Supercup holte sich Larry ten Voorde (Team GP Elite) auch den zweiten Meistertitel in Folge im nationalen Porsche Carrera Cup.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Fuhr national und international vorneweg: Porsche-Superstar Ten Voorde

Wirklich große Zweifel am erneuten Titel hatte wohl niemand mehr. Bereits in Monza war eine kleine Vorentscheidung gefallen, als Laurin Heinrich (Nebulus Racing by Huber) sich mehr oder weniger aus dem Titelkampf verabschiedet hatte. Die letzte kleine Chance für den Nachwuchsfahrer war dann im ersten Rennen am Sachsenring dahin, als er bereits kurz nach dem Start ins Kiesbett bugsiert wurde.

Ayhancan Güven (Phoenix Racing), als einzig verbliebener Titelrivale von Larry ten Voorde, ließ sich aber nicht unterkriegen. Zwar gewann der Niederländer an seinem 25. Geburtstag das Samstagsrennen, Güven blieb mit P2 aber – auch punktetechnisch – dran. Am Sonntag wurde die Lücke sogar wieder kleiner, als Güven vor Christopher Zöchling (Fach Auto Tech) und Ten Voorde gewinnen konnte.

Die Entscheidung in der Teamwertung war damit zwar bereits zugunsten von GP Elite gefallen, in der Fahrerwertung aber musste sie bis zum Finale in Hockenheim warten.

Entscheidung am Samstag

Die Ausgangslage: Güven lag 24 Punkte hinter dem Tabellenführer, bei zwei Rennen und 25 Punkten für einen Sieg waren aber noch maximal 50 Punkte zu holen. Gleichzeitig war klar: Sollte Ten Voorde im ersten Lauf innerhalb der Punkteränge vor Güven ankommen, wäre er vorzeitig der alte und neue Meister.

Und Ten Voorde gab sich wieder mal keine Blöße: Das wegen eines Ampeldefekts hinter dem Safety Car gestartete erste Rennen gewann der Niederländer von der Pole-Position aus souverän. Der achte Saisonsieg bedeutete den Titel. Güven erlebte mit P7 sowohl am Samstag als auch am Sonntag zwei Tiefpunkte der Saison, blieb aber Tabellenzweiter.

Leon Köhler (Nebulus Racing by Huber) zementierte mit dem Sieg beim letzten Saisonlauf den dritten Platz in der Fahrerwertung. Mit aufs Podest durften Ten Voorde und Bastian Buus (Allied Racing). Letzterer kämpfte noch um den Titel des Rookie-Meisters, doch die zweite Podestplatzierung der Saison war nicht genug, um Loek Hartog (Black Falcon) in dieser Wertung noch einzufangen. Endstand: 301 zu 298 für den Black-Falcon-Piloten.

Auch die zweite Sonderwertung ging an Black Falcon: Carlos Rivas setzte sich einmal mehr in der Pro-Am-Klasse durch. ■

BMW M2 Cup

Erster Champion steht fest

Der erste Meister im neuen BMW M2 Cup ist gefunden: Mit Louis Henkefend setzte sich letztlich jemand mit Markenpokal-Erfahrung durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Ende lief dann doch alles ganz souverän. Louis Henkefend, der nach einem eher durchwachsenen Premierenjahr im Porsche Carrera Cup Deutschland 2019 ein Jahr Pause gemacht hatte, krönte sich im BMW M2 Cup zum ersten Meister der Serien-Geschichte.

Nach Siegen in Zolder, am Nürburgring und in Spielberg konnte ihm beim Finale am Norisring eigentlich nur noch der etatmäßige Rallyefahrer Fabian Kreim den Titel streitig machen. Henkefend aber machte bereits beim ersten der zwei Finalrennen den Sack zu und sicherte sich mit P5 die Meisterschaft.

„Das war eine Saison mit Höhen und Tiefen, doch ich hatte immer die Punkte und die Gesamtwertung im Blick“, berichtete der Premieren-Meister.

30 Damen und Herren

„Dass die erste Saison nun schon vorbei sein soll, kann ich noch gar nicht fassen“, sagt Cup-Leiter Jörg Michaelis. Die Autos des im Rahmenprogramm der DTM startenden Markenpokals werden zentral eingesetzt, vor jedem Rennen werden sie zugelost. Insgesamt standen rund 30 Fahrerinnen und Fahrer am Start. Beste von vier fest eingeschriebenen Damen wurde Jacqueline Kreutzpointner auf Gesamtrang 8. ■



BMW M2 CUP

Drei Siege und viel Köpfchen: Louis Henkefend ist erster M2-Cup-Meister

STT H&R Cup

Alzen erneut Meister

Uwe Alzen sicherte sich mit seinem Audi R8 LMS zum zweiten Mal in Folge den STT-Titel. Ralf Glatzel (Ford Fiesta) gewann den erstmals ausgeschriebenen H&R Cup Europa.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich war vor dem Finale, bei dem doppelte Punkte vergeben wurden, schon alles klar: Wenn Uwe Alzen beide Rennen am Nürburgring gewinnt, wäre er der alleinige Meister. Und tatsächlich setzte sich der haushohe Favorit jeweils klar gegen die Gegner durch.

Ralf Glatzel leistete sich im Samstagsrennen sogar einen seiner ganz seltenen Fehler. In seiner Division führend, drehte er sich mit überbremsender Hinterachse raus und holte nur P3. Trotzdem reichte es mit einem erneuten Divisionssieg am Sonntag, um den mit 10 000 Euro dotierten Titel im H&R Cup Europa einzuheimsen. Dieser ist eine kombinierte Wertung aus den Rennen im Rahmen der GT Winter Series und der regulären Spezial Tourenwagen Trophy.

Den STT-Vizetitel sicherte sich durch Glatzels Fehltritt derweil Lucas Baude. Der hatte in Division 3 zwar vom reinen Speed nichts gegen Glatzel auszusetzen, weil sein MINI der Baureihe R53 aber älteren Baujahres ist, gab es in jedem Lauf drei Bonuspunkte, die ihn letztlich auf den zweiten Abschlussrang hievten.

In Division 2 lieferten sich Max Frederik Gruhn in einem TCR-Audi und Stefan Schäfer im VW Golf GTI Cup ein spannendes Duell um den Titel. Am Ende hatte der Audi-Pilot um gerade mal 1,8 Punkte die Nase vorn. ■



BRFOTO

Uwe Alzen dominierte die Saison und holte zum zweiten Mal den STT-Titel

International GT Open

Vierter Titel für Lambo

Bereits zum vierten Mal sicherte sich eine Lamborghini-Besatzung den Titel in der GT Open. Diesmal ging er an Frederik Schandorff und Michele Beretta.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Risiko mussten die Piloten aus dem Team Vicenzo Sospiri Racing nicht mehr eingehen: Platz 7 im ersten Rennen des Finales in Barcelona war genug, um den Titel bereits klarzumachen. Der Sieg beim vorletzten Rennen des Jahres ging an Ethan Simioni und Martin Kodric im Mercedes-AMG GT3 von 2 Seas Motorsport.

Der letzte Laufsieg des Jahres war noch einmal hart umkämpft. Ein Kampf, den letztlich Nick Moss und Joe Osborne im McLaren von Inception Racing für sich entschieden, nachdem Faisal Al Zubair (Fahrpartner: Andy Soucek) im Lechner-Porsche noch mal ordentlich Druck machte. Soucek wurde Vizemeister. Al Zubair, der am Hungaroring ausgesetzt hatte, wurde Gesamt-Dritter.

In der Pro-Am-Wertung holten sich Moss und Osborne zwar vier Laufsiege, doch weil man auch einige schlechte Wochenenden erwischte, reichte es nicht zum Titel. Der Pro-Am-Meisterpokal ging an die Team- und Markenkollegen Ollie Millroy und Brendan Iribe, die zwar im Saisonverlauf nur zwei Siege, aber auch nur einen Nuller verbuchten.

Die in diesem Jahr extrem dünn besetzte Am-Wertung gewann Giuseppe Cipriani (Lamborghini/Barone Rampante). ■


LAMBORGHINI

Kontrolliert zum Titel: Schandorff/Beretta sind neue GT-Open-Champions

NACHRICHTEN

RCN/GLP: STANCO HOLT DIE MEISTERSCHAFT

Der Gesamtsieg beim nasskalten RCN-Finale ging an Stein Tveten und Yannick Führich (Porsche 911 GT3 Cup). Dario Stanco (Audi RS3 LMS), der das abschließende Drei-Stunden-Rennen mit Bruder Luigi bestritt, holte sich derweil mit Gesamtrang 3 und einem Klassensieg den Titel. In der GLP ging der Titel an Vater und Sohn Harald Ezaru senior und junior.

AUDI R8 CUP: ROGALSKI HOLT ZWEITEN TITEL

Zum zweiten Mal nach 2019 holte Robin Rogalski sich die Meisterschaft im Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup. Punktgleich mit Tom Spitzenberger war er zum Finale nach Most gereist, wo er drei der vier Rennen gewann und sich so letztlich durchsetzte.

CUP- & TOURENWAGEN TROPHY: HONDA-TITEL

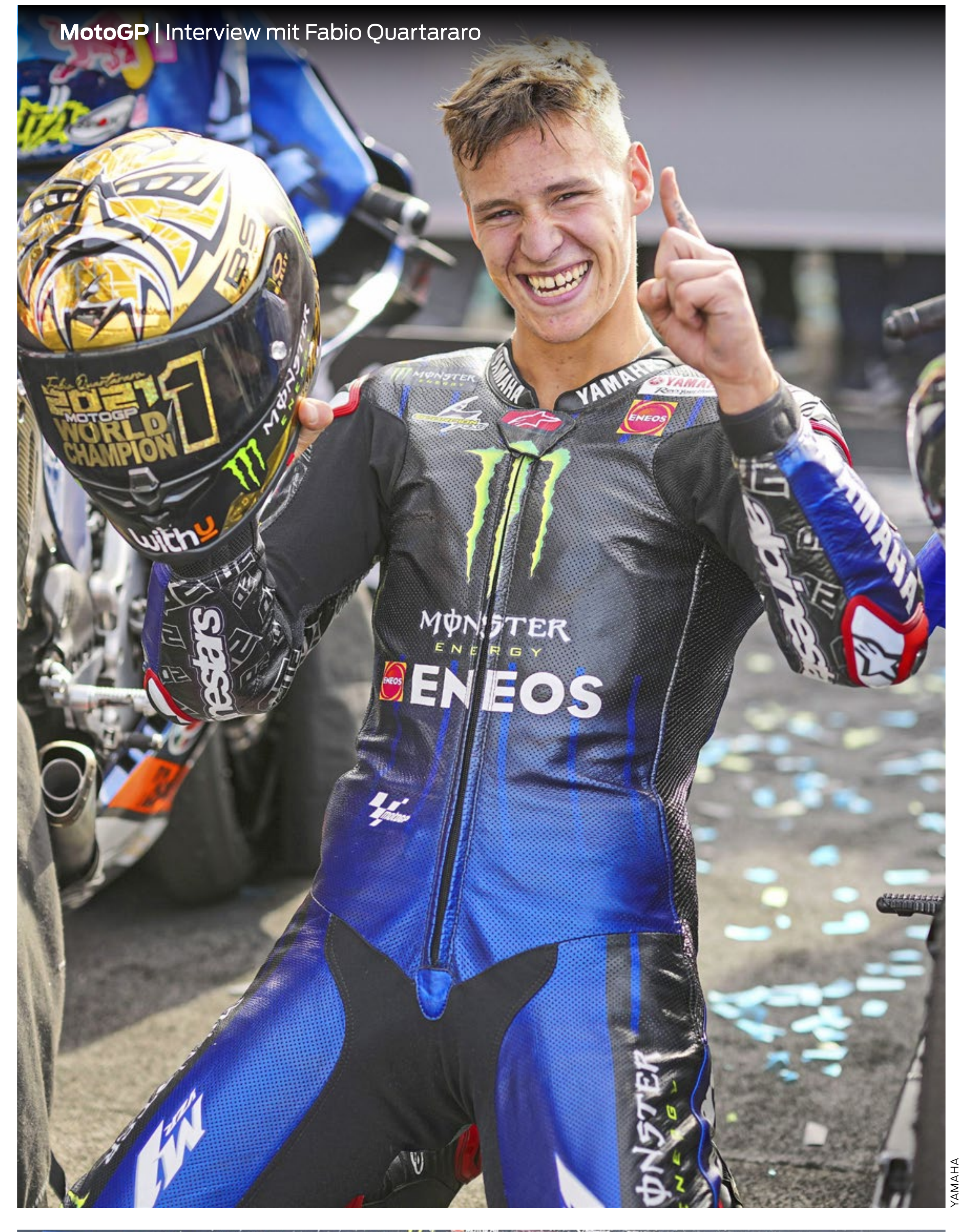
Der neue CTT-Champion heißt Daniel Haager. Der 26-jährige Schwabe holte mit einem von Rikli Motorsport vorbereiteten Honda Civic beim Finale am Nürburgring sogar seine erste Platzierung auf dem Gesamtpodest.

NES 500: VW-TRIO HOLT DIE MEISTERSCHAFT

Das NES-Finale am Nürburgring entschieden Arne Hoffmeister und Florian Wolf (BMW M4 GT4) knapp für sich. Der Titel ging aber an Nils Mierschke, Matthias Schrey und Jörn Saal, die mit ihrem VW Scirocco Cup erneut die Klasse gewannen.

TROFEO LAMBORGHINI: WIEDER SOSPIRI-TITEL

Kurz nach dem Triumph in der GT Open konnte Vincenzo Sospiri Racing erneut feiern: Beim Trofeo Lamborghini Weltfinale in Misano holten sich Karol Basz und Mattia Michelotto für das Team des ehemaligen F3000-Champions den Titel. „Europameister“ wurden Kevin Gilardoni und Leonardo Pulcini.



YAMAHA

Fabio Quartararo sicherte sich in Misano den MotoGP-Titel und wurde erster französischer Weltmeister der Königsklasse. Im MSa-Interview lässt der 22-jährige Franzose hinter die Kulissen blicken.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich als MotoGP-Weltmeister?

Es hat Tage gedauert, bis ich meine Stimme wiederhatte. Ich habe viel geweint und viel geschrien, in der Auslaufrunde kamen mir all die harten Momente in Erinnerung, die ich durchlebt habe. Aber MotoGP-Weltmeister zu sein ist etwas, das ich vor ein paar Jahren, als ich in einer schlechten Phase meiner Karriere war, nie mehr erwartet hätte. Ich bin 22 und habe dieses Ziel viel früher erreicht, als ich erwartet hätte. Ich fühle mich wie in einem Traum, und ich habe die Situation noch immer nicht ganz verarbeitet. Ich will es zu einem Maximum genießen.

Es sah vor dem Rennen ja gar nicht danach aus, dass es in Misano klappen würde.

Ich bin in der MotoGP noch nie schlechter als von Platz 11 gestartet, dieser 15. Startplatz war wirklich der schlechteste Ausgangspunkt für eines der wichtigsten Rennen meiner Karriere. Zu Beginn schien es noch schlechter zu werden, ich steckte in der Gruppe fest und konnte nicht überholen. Dann wurde es besser, und ich konnte mich durch das Feld kämpfen, bin zeitweilig bis auf einen Podiumsplatz vorgefahren. Selbst wenn ich nicht Weltmeister geworden wäre, wäre es ein tolles Rennen gewesen. Dass ich es geworden bin, war noch eine Zugabe.

Überschäumende Freude: Fabio Quartararo und das Yamaha-Team feierten den WM-Titel exzessiv

YAMAHA

Wie sind Sie in das Wochenende gegangen?

Ich bin in das Wochenende gegangen wie in ein ganz normales Rennwochenende. Ich wusste, dass etwas Besonderes passieren könnte, aber ich wollte nicht zu viel an die Meisterschaft denken. Ich bin von P15 gestartet. Wenn Pecco gewonnen hätte, hätte er weiter aufgeholt. Ich wollte einfach mein Bestes geben. Mein Ziel war, möglichst zehn Punkte zu holen, wenn Pecco gewinnt, wovon wir ausgegangen sind. Wenn er nicht gestürzt wäre,

„Früher MotoGP-Weltmeister geworden als erwartet“

wäre ich auf P5 ins Ziel gekommen, das war mehr oder weniger unsere Erwartung. Wir hatten ausgerechnet, dass wir bei dieser Konstellation mit 37 Punkten Vorsprung nach Portimão gehen und dort die besten Chancen auf den Titel haben. Aber wir haben ihn halt schon jetzt geholt. Es tut mir leid für ihn, aber es freut mich umso mehr für uns, dass wir Weltmeister sind.

War der Titel für Sie deshalb so emotional, weil Sie ihn letztes Jahr verloren haben?
Wir haben uns vor dem Rennen mit meinem Team darüber unterhalten, dass ich mich nur daran erinnern soll, wie die letzten drei Rennen letztes Jahr waren, als ich die WM-Saison nur irgendwie zu Ende bringen wollte und die ein totales Desaster waren. Dagegen bin ich heute in ein Rennen gestartet, das mich zum Weltmeister gemacht hat. Was letztes Jahr passiert ist, hat mir geholfen, jetzt die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Dank der Leute, die mich unterstützt haben, habe ich sehr viel gelernt. Und es gibt noch sehr viel mehr zu lernen.

Was waren die wichtigsten Dinge, die Sie gelernt haben?
Ich denke, die Konstanz. Wir haben alle Rennen beendet, wir haben jedes Mal Punkte geholt. Selbst in Jerez mit dem Armpump habe ich als 13. noch gepunktet. 2021 war so ähnlich wie 2019, aber wir waren schneller. Das war der entscheidende Faktor, um die Weltmeisterschaft zu gewinnen.

Was war der Schlüsselmoment in diesem Jahr auf dem Weg zum Titel?
Ich denke, Mugello war dieser Moment. Bagnaia war sehr stark, er hat aber in der zweiten Runde einen Fehler gemacht. Ich habe dann mit Johann Zarco gekämpft und schließlich das Rennen gewonnen. Das hat mir sehr viel Selbstvertrauen zurückgegeben.

Wie sehr empfinden Sie die 2021er Yamaha als das optimale Motorrad für Sie?
Um ehrlich zu sein, war das letztjährige Werks-Motorrad nicht so gut wie das, das ich 2019 hatte. Das 2021er Bike ist ein deutlicher Fortschritt. Das Gefühl an der Front ist besser. Und auch wenn wir nicht viel mehr Leistung haben, haben wir eine bessere Bremsstabilität. Yamaha hat sehr viel daran gearbeitet, das Motorrad besser zu machen, aber sie müssen weiter daran arbeiten, das Motorrad für das nächste Jahr noch mehr zu verbessern. Wir müssen vor allem mehr Leistung finden. Aber derzeit fühle ich mich wie eine Einheit mit dem Motorrad, und das ist ein Gefühl, das ich sehr genieße. Ich hatte in Misano ein Problem mit dem Vorderreifen, und trotzdem konnte ich das Rennen genießen. Wir wissen aber alle, was wir brauchen: Pferdestärken. In diesem Bereich haben wir nicht das beste Motorrad im Fahrerlager. Das wissen die Ingenieure, und daran arbeiten sie.

> „Ich hatte keine normale Kindheit. Mit 13 musste ich nach Spanien ziehen. Es war schwierig, ohne meine Familie zu leben. Heute ist es noch schwieriger.“
>
> Fabio Quartararo

Inwiefern ist Ihr Weg zum MotoGP-Weltmeister anders verlaufen, als Sie es sich 2014 und ’15 erträumt hatten, als Sie zweimal hintereinander die Spanische Meisterschaft gewannen?
Als ich diese Meisterschaften gewonnen habe, war mein nächstes Ziel, Moto3-Weltmeister zu werden. Das hat dann nicht geklappt, ich habe nicht einmal einen Sieg eingefahren. Dann habe ich es in der Moto2 probiert, wollte mein Selbstvertrauen zurückgewinnen, das hat im ersten Jahr auch nicht geklappt. Dann habe ich 2018 in Barcelona gewonnen, dort hätte ich aber niemals gedacht, dass ich gleich in die MotoGP aufsteigen kann. Daher hatte ich auch nicht die Möglichkeit, Moto2-Weltmeister zu werden. So war der MotoGP-Titel der erste WM-Titel, den ich gewinnen konnte. Und das habe ich jetzt erreicht. Das hätte ich aber nach meinem Aufstieg auch nicht erwartet. Als ich in Valencia das erste Mal auf der Yamaha M1 gesessen habe, habe ich mich nur gefragt, was zum Teufel ich auf diesem Motorrad mache. Es hatte so viel Leistung – wenn ich heute die Yamaha-Ingenieure auch nach deutlich mehr frage. Aber ich habe relativ schnelle Fortschritte gemacht. Ich war zuerst drei Sekunden hinter der Spitze, dann zwei Sekunden, am letzten Tag in Jerez fehlten mir nur noch 0,8 Sekunden. Der nächste Test in Sepang war wirklich hart, aber in Katar haben wir einen großen Schritt gemacht, und ich war Zweitschnellster. Von da an wusste ich, dass ich in dieser Klasse richtig bin. 2019 war dann richtig gut. Natürlich war es dann mein Traum, 2020 Weltmeister zu werden. Auch wenn das nicht geklappt hat: Dieses Jahr haben wir es geschafft!

Was war der Tiefpunkt Ihrer Karriere?
Ich denke, die härteste Zeit war 2016 und ’17. Aber der Moment, der mich aufgeweckt hat, war in Argentinien 2018, als ich im Qualifying 28. war und das Gefühl hatte, dass nur noch das Safety Car hinter mir war. Dort bin ich in mich gegangen, es war wie ein Weckruf. Ich habe gesehen, dass mein Fahrstil auf der Moto2 nicht funktionierte. So musste ich ihn völlig verändern. Ich habe mit dem Team gesprochen und ihnen gesagt, dass ich in den nächsten zwei Rennen vielleicht schlechter abschneiden würde, aber ich musste etwas verändern. Von da an haben wir bis auf Brünn alle Rennen in den Top 10 beendet, und wir haben einen Riesenschritt gemacht. Wir haben in Barcelona gewonnen und in Assen auf dem Podest gestanden. Es hat mir den Sitz in der MotoGP eingebracht und schließlich den WM-Titel.

Worauf mussten Sie in Ihrer Kindheit verzichten, um dahin zu kommen, wo Sie jetzt sind?
Auf eine ganze Menge. Aber noch mehr Opfer mussten meine Eltern bringen. Als ich ein Kind war, hat mein Vater von Montag bis Freitag gearbeitet, am Samstag und Sonntag ist er mit mir trainieren gegangen. Meine Mutter war allein zu Hause. Und wenn ich wieder nach Hause kam, habe ich mit meinem Bruder trainiert. Mein Vater sagte, ich wäre zu fett, als ich ein Kind war, daher musste ich aufhören, bei McDonald’s zu essen. Dann musste ich nach Spanien ziehen, als ich 13 war. So hatte ich keine normale Kindheit. Es war schwierig, es ist aber jetzt noch schwieriger, ohne meine Familie zu leben. Wenn man ein Kind ist, ist man stolz, wenn man mit 14 ohne seine Eltern lebt. Nachdem ich keine normale Kindheit hatte, und ich sehe, wohin ich gekommen bin, ist es großartig. Ich habe auf diese Art eine Menge Reife erlangt. Ich bin jetzt 22, aber ich denke, mental bin ich viel weiter. Die Reife, die ich erlangt habe, als ich meine Familie verlassen habe, war wichtig. Aber es war nicht leicht. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha, (5.)
2020: MotoGP, Yamaha, (8.)
2021: MotoGP, Yamaha, (1.)

Hobbys
Motocross, Mountainbike


POLARITY PHOTO

Enge Felder, spannende Rennen: Gut für die Show, aber Nachholbedarf bei der Sicherheit der Moto3

Sicherheit neu überdacht

Nach den drei Todesfällen in unterschiedlichen Nachwuchsklassen hat die FIM angekündigt, die untere Altersgrenze konsequent hochzusetzen und die Starterfelder zu verkleinern. Die Hersteller fordern deutlich mehr Schritte.

Von: **Imre Paulovits**

Die Mitteilung der FIM über die radikale Anhebung der Altersgrenzen in allen Nachwuchsklassen sorgte in Misano für mächtig Diskussionsstoff. Seit mittlerweile 30 Jahren zieht sich ein nimmer endender Jugendwahn durch die Motorrad-Weltmeisterschaft. Die meisten unteren Altersrekorde wurden in den letzten Jahren gebrochen, Supertalente wie Marc Márquez und Fabio Quartararo, Pedro Acosta und Raúl Fernández sorgten dafür, dass Teamchefs heute ihre Zukunft ausschließlich auf die Jugend aufbauen.

Seit die Dorna vor drei Jahrzehnten die Motorrad-WM übernommen hat, hat sie systematisch ein Aufstiegssystem aufgebaut. In dem hat nur der eine Chance, der mit spätestens sechs Jahren angefangen, dann konsequent eine Stufe nach der anderen erklommen hat und mit 16 Jahren in der Motorrad-WM angekommen ist. „Aus sportlicher Sicht ist dies ideal, das sehen wir an der Leistungsdichte“, meint KTM-Renndirektor Pit Beirer.

Zu viele auf zu engem Raum

Doch nun sehen wir die Schattenseite der leistungsdichten Rennen. Wenn in so einem Pulk einer stürzt, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass ihn mindestens einer der nachfolgenden Fahrer überfährt. Und genau das ist in diesem Jahr bei Jason Dupasquier, Hugo Millán und Dean Berta Viñales passiert. Die FIM musste reagieren und hat den ersten Schritt mit dem Anheben des Alterslimits gemacht. Dazu soll die Verkleinerung der Starterfelder die Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrer auf einen gestürzten Kollegen trifft, reduzieren.

Befragt man die MotoGP-Fahrer, sehen sie die Ursachen woanders. „Bei der Leistungsdichte sind die jungen Piloten zu jedem Risiko bereit, weil sie sonst ihre Chance auf einen Aufstieg dahinsiechen sehen“, hat MotoGP-Weltmeister Joan Mir Anfang Juni in Barcelona erkannt. „Dass bei diesem Rennen nichts passiert ist, grenzte an ein Wunder“, stellte damals auch KTM-Renndirektor Pit Beirer fest. „Der Respekt vor der Gesundheit der anderen fehlt bei einigen Fahrern völlig. Da wechseln sie auf der Zielgeraden ohne Rücksicht auf Verluste die Linien.“

Dass sich in den Moto3-Trainings gewaltige Gruppen bilden, weil jeder nach einem Windschatten sucht, der mehr bringt als der fahrerische Unterschied zwischen dem Schnellsten und dem Langsamsten des Feldes, erhöht das Risiko noch weiter. Pit Beirer ging mit der Forderung, die Qualifikation der kleinsten GP-Klasse auf Einzelzeitfahren umzustellen, zu MSMA und FIM. „Wir arbeiten derzeit am Reglement, wie das Qualifying ohne Windschattenspiele stattfinden kann.“

Allein mit der Anhebung der Altersgrenze wird aber noch keine Sicherheit gewonnen. „Wenn man sich anschaut, wie reif die meisten 16-Jährigen sind, die in die Weltmeisterschaft kommen, müsste man bei denen nicht ansetzen“, meint Moto2-Pilot Sam Lowes. „Man müsste viel mehr bei den einzelnen Piloten ansetzen. Pit Beirer sieht hier viel Aufklärungsbedarf. „Wenn ein 18-Jähriger von links nach rechts zieht und es kracht, haben wir auch nichts gewonnen. Wir müssen den Fahrern weiter einschärfen, was sie nicht machen dürfen.“

Die MSMA hat bereits bei den Bekleidungsherstellern dazu aufgerufen, Forschung zu betreiben, was sicherheitstechnisch machbar ist. „Es muss möglich sein, im Brustbereich mehr Sicherheit zu schaffen“, ist Beirer überzeugt. „Die Anbindung von Schulter, Hals und Kopf muss auch weiter verbessert werden. Da passiert im Moment im Hintergrund auch sehr viel. Wir mussten da auch als Industrie an einem Strang ziehen, und die Bekleidungshersteller geben derzeit mächtig Gas. Wenn aber ein Bekleidungshersteller anfängt, wird er durch irgendwelche Aufbauten aerodynamisch schlechter. Das kann sich keiner leisten, das ins Rennen zu bringen. Dann muss die FIM entsprechend einen Brust- und Rückenpanzer mit Anbindung zum Helm verpflichtend machen. Dann ist es für alle gleich. Wir verlieren ein paar km/h an Topspeed, gewinnen aber an Sicherheit für die Fahrer.“

„Wir arbeiten in der Grand Prix Commission derzeit neben der Altersgrenze und der Bekleidungsvorschrift auch am Reglement“, verrät Beirer. „Es wird überlegt, auch die Startaufstellung noch weiter auseinanderzuziehen, um mehr Sicherheit zu schaffen. Es wird an allen Schrauben gedreht, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken.“ ■



MIguel Oliveira: Wird er bei seinem Heimrennen wieder fliegen?

POLARITY PHOTO

Schafft er es?

Letztes Jahr hat Miguel Oliveira sein Heimrennen in Portimão überlegen gewonnen, heuer hat er eine längere Durststrecke hinter sich. Er will aber wieder ganz nach oben.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr war die KTM RC16 während der Saison zu einem absolut schlagkräftigen Paket emporgestiegen, das die Motorleistung der V4-Konkurrenz mit dem Kurvenspeed der Reihen-Vierzylinder unter einen Hut brachte. Miguel Oliveira war auf seiner Heimstrecke in Portimão eine Klasse für sich und distanzierte die Konkurrenz nach Belieben.

Doch dieses Jahr dauerte es lange, bis die Balance des österreichischen MotoGP-Renners mit dem neuen Vorderreifen wieder auf dem Niveau war. Und just als sie es war, verletzte sich Oliveira am Handgelenk und fiel in ein mentales Tief. Zwar stürzte er beim letzten Grand Prix in Misano, doch KTM-Renndirektor Pit Beirer ist überzeugt: „Miguel ist wieder da, wo wir ihn vor der Sommerpause hatten. Er war in Misano in jedem Training vorn und hat auch über das Motorrad wieder gute Aussagen gemacht. Ich bin zuversichtlich, dass er wieder gut dabei ist.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Wenn der MotoGP-Titel auch bereits in Misano entschieden wurde, in Portimão könnten zwei Fahrer vorzeitig Weltmeister werden: Remy Gardner geht nach dem Sturz von Raúl Fernández in Misano mit 18 Punkten Vorsprung auf seinen Teamkollegen in das vorletzte Rennen des Jahres. Dafür hat Fernández sieben Siege gegenüber den vier von Gardner. Holt der Australier acht Punkte mehr als sein spanischer Teamkollege, ist er vorzeitig Weltmeister. Super-Rookie Pedro Acosta geht mit 21 Punkten Vorsprung in das vorletzte Saisonrennen. Er hat genauso fünf Siege wie sein Verfolger Dennis Foggia. Acosta muss fünf Punkte mehr holen als sein italienischer Rivale. Gewinnt er und Foggia wird Zweiter, ist Acosta vorzeitig Weltmeister. Klingt auf dem Papier alles so einfach, aber die Verfolger werden alles daransetzen, die WM-Entscheidung bis Valencia hinauszuzögern.

MOTOGP

Hiobsbotschaft für Honda: Marc Márquez, der die letzten beiden Grands Prix auf dem Circuit of the Americas und in Misano gewann und sich auf dem Weg zu seiner früherern Form befand, wird in Portimão nicht fahren. Der achtfache Weltmeister ist beim Offroad-Training gestürzt und hat sich eine schwere Gehirnerschütterung zugezogen.

Vorschau GP der Algarve

ZEITPLAN

GP der Algarve/Portimão (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 5. November 2021		
10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
14.15–14.55	Moto3	2. freies Training
15.10–15.55	MotoGP	2. freies Training
16.10–16.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 6. November 2021		
10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.10–16.25	Moto2	Qualifying 1
16.35–16.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 7. November 2021		
10.00–10.20	Moto3	Warm-up
10.30–10.50	MotoGP	Warm-up
11.00–11.20	Moto2	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
14.00	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
15.30	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP der Algarve/Portimão

Sieger 2020
Moto3: Raúl Fenández (E), KTM
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM

Pole-Position 2020
Moto3: Raúl Fenández (E), KTM, 1.48,051 (= 152,9 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,592 (= 161,1 m/h)
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.38,892 (= 167,1 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.47,858 (= 153,2 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,504 (= 161,2 km/h)
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.39,855 (= 165,5 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.47,858 (= 153,2 km/h) (2020)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,504 (= 161,2 km/h) (2020)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.39,450 (= 166,2 km/h) (2021)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

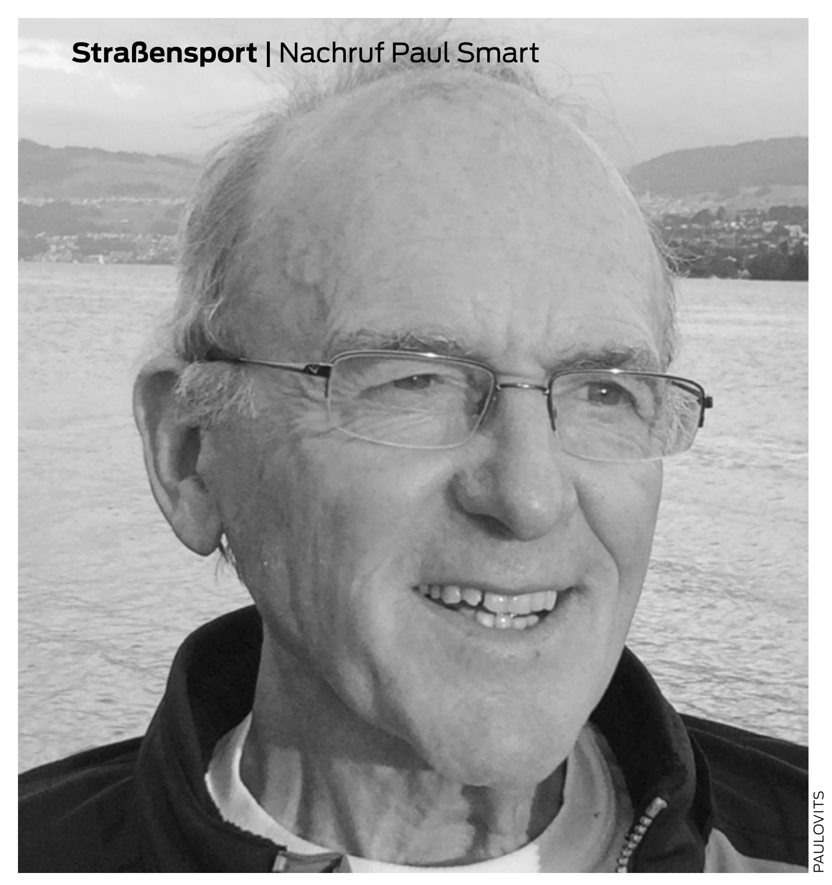
Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	267
2. Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	202
3. Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	175
4. Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	152
5. Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	149
6. Marc Márquez (E)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	142
7. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	136
8. Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	113
9. Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	106
22. Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	13

Moto2

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	280
2. Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	262
3. Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	206
4. Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	165
5. Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	151
6. Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	140
7. Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	136
8. Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	120
10. Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	85
22. Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	23

Moto3

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	234
2. Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	213
3. Sergio García (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	168
4. Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	155
5. Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	147
6. Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	136
7. Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	129
8. Izan Guevara (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	105
23. Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
26. Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	10



PAULOVITS

Aus dem Leben gerissen

Mit dem Sieg beim 200-Meilen-Rennen in Imola 1972 begründete er Ducatis Erfolg bei den Big-Bikes, mit seiner liebenswerten Art gewann er weltweit Scharen von Fans. Letzten Mittwoch wurde Paul Smart Opfer eines Verkehrsunfalls.

Von: **Imre Paulovits**

Für die Ducati-Gemeinde war er die Legende, die alles begründete: Wäre der Sieg beim ersten Imola 200 nicht gewesen, gäbe es Ducati heute nicht. Paul Smart wurde, wo immer er auftrat, von den Ducatisti verehrt, nicht nur wegen dieses historischen Erfolges, sondern weil er einfach ein netter, lebenslustiger Mensch war, der mit jedem den richtigen Ton fand. Für mich war er viel mehr: Ein Seelenverwandter, ein guter Freund, der mein halbes Leben begleitet hat.

Paul Smart entwickelte sehr früh eine Liebe für Motorräder. Zusammen mit einem Freund begann er 1962 mit dem Rennsport. Sie teilten sich eine Ducati 250er, auf der sie abwechselnd Rennen fuhren. Er versuchte sich danach mit 250er Zweitaktern von Greeves, Bultaco und Yamaha und fuhr mit einer 500er Matchless gar in der 500er-WM, doch so richtig sein Ding wurden die großen Motorräder auf Serienbasis.



DUCATI

Durchbruch von Ducati bei den Großen: Paul Smart gewinnt 1972 die Imola 200

1967 und ’69 wurde Smart mit einer Norton jeweils Zweiter der Production-TT, gewann mit einer Triumph das Hutchinson 100 in Brands Hatch und 1970 gemeinsam mit Tom Dickie den Bol d’Or.

Dann wurde er Triumph-Werksfahrer und löschte auf der britischen Insel so ziemlich alle Streckenrekorde aus. Smarts Fahrstil mit heraushängendem Oberkörper und abgespreiztem Knie passte einfach zur Rob-North-Trident. Diesen Fahrstil hatte er früh in seiner Karriere entwickelt, weil er zunächst Angst vor der Schräglage hatte und diese so reduzieren konnte. Er führte 1971 die 200 Meilen von Daytona bis zur 42. von 57 Runden an, bevor ein Ventil am mittleren Zylinder verbrannte. Doch viel wichtiger für ihn wurden die Bekanntschaften, die er in dieser Zeit in den USA machte. Denn als Triumph Ende 1971 seine Rennabteilung dichtmachte, fand er bei Bob Hansen, der damals die Rennabteilung für Kawasaki aufbaute, Arbeit in der US-Meisterschaft. Er sammelte mit dem giftgrünen Renner die meisten Punkte bei den Straßenrennen zur Grand National Championship.

Sieger wider Willen

Weil er nur in der US-Meisterschaft verpflichtet war, konnte er an den freien Wochenenden auch für andere Marken fahren. Als Ducati einen Top-Piloten für ihr gigantisches Projekt um die 200 Meilen von Imola suchte und seine US-Telefonnummer anrief, meldete sich seine Frau Maggie, die Schwester von Barry Sheene, und weil Ducati gutes Geld bot, sagte sie zu. Obwohl er selbst nicht so begeistert von der Idee war, den unbekannten Zweizylinder zu fahren, sollte es sein größter Erfolg werden. Zusammen mit Ducati-Testpilot Bruno Spaggiari enteilten sie dem restlichen Feld, zum Schluss ließ er den Italiener stehen und gewann. Neben dem Preisgeld konnte er auch die Siegermaschine behalten.

1973 fuhr Smart in den USA für Suzuki und war auch mit dem wassergekühlten Dreizylinder erfolgreich. So bildete er 1974 beim Einstieg von Suzuki in die 500er-WM mit seinem Schwager Barry Sheene und Jack Findlay das Werksteam. Doch der launische Square Four brachte ihn kein einziges Mal bis ins Ziel. Danach wurde Smarts Karriere von Verletzungen gebremst, und ab 1978 konzentrierte er sich ganz auf sein Motorradgeschäft.

Die Rückkehr

Als 1992 das 20-jährige Jubiläum des Imola-Sieges anstand, suchte ich ihn für eine Geschichte darüber auf. Diese gefiel Claudio Castiglioni, dem damaligen Eigner von Ducati, so gut, dass er Smart fortan zu Veranstaltungen einlud, wo er zum Publikumsliebling wurde.

Bei all dem ließ Smarts Liebe zum Motorradfahren nie nach. Es verging so gut wie kein Tag, an dem er nicht Motorrad fuhr. Ich habe niemanden gekannt, der mit einer solchen Routine und Leichtigkeit Motorräder auf der Straße bewegte wie er. Vor zehn Jahren erkrankte Smart am Krebs, konnte aber mit einer Stammzellen-Therapie geheilt werden. Seit diesem September galt er als völlig krebsfrei.

Letzten Mittwoch wendete ein Autofahrer verkehrswidrig hinter einer Kurve, als Paul Smart mit seinem Motorrad dort entlangfuhr. „Mein Vater hatte keine Chance“, sagte FIM-Superbike-Technikchef Scott Smart, nachdem er die Unfallstelle besichtigt hatte. Ein ganz Großer der Renngeschichte ist so aus dem Leben gerissen worden. ■



Paul Smart

Geburtstag: 23. April 1943
Todestag: 27. Oktober 2021
Geburtsort: Maidstone (GB)
Herkunftsland: England

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1967: Production-TT, Norton (2.)
1969: Production-TT, Norton (2.)
1969: Hutchinson 100, Triumph (1.)
1970: Bol d’Or, Triumph (1.)
1972: Imola 200, Ducati (1.)
1972: US-RRC, Kawasaki (1.)
1973: US-RRC, Suzuki (1.)

90 und kein bisschen leise

In den 1960er Jahren gewann er sechs WM-Titel auf Hondas infernalischen Vierzylindern, seit 25 Jahren ist er bei Oldtimer-Veranstaltungen der Star. Am 8. November wird Jim Redman 90 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn Jim Redman erzählt, hören die Fans jeden Alters gebannt zu. Denn dann leben die Geschichten einer großen Zeit der Motorrad-Historie wieder auf, als Legenden wie er selbst, Mike Hailwood, Phil Read und Giacomo Agostini sich mit infernalisch klingenden Motorrädern auf gefährlichen Straßenkursen hautnahe Gefechte lieferten.

Harte Zeiten

Jim Redman wurde am 8. November 1931 im Londoner Stadtteil Hampstead geboren. Als er acht Jahre alt war, musste sein Vater in den Krieg, erst sechs Jahre später sah er ihn wieder. Doch der Mann, den er vermisst hatte, war vom Krieg traumatisiert und beging zwei Jahre später Selbstmord. Dies wiederum nahm seine Mutter so mit, dass sie ein Jahr später starb. Redman war damals 17, er hatte eine um ein Jahr ältere Schwester Jackie und das um fünf Jahre jüngere Zwillingspaar Peter und Wendy, für die er von seinem Gehalt als Motorradmechaniker sorgen musste. Als er trotzdem zum Wehrdienst eingezogen werden sollte, wanderte er in das damalige Rhodesien aus und ließ seine Geschwister kurze Zeit später nachkommen. Bald betrieb er die Werkstatt des Motorradhändlers John Love. So konnte er auch seinen einstigen Traum, Motorradrennfahrer zu werden, verwirklichen – allerdings war er da schon 24 Jahre alt.

1958 kam er zusammen mit Paddy Driver nach Europa und wurde in Brands Hatch gleich Zweiter. 1959 konnte er bereits zwei sechste WM-Plätze in Hockenheim und im schwedischen Råbelöfsbanan bei den 350ern sowie einen fünften Platz bei den 500ern in Assen herausfahren, er wurde so in beiden Klassen WM-15. 1960 kam der Durchbruch. Als sich Honda-Werkspilot Tom Phillis in Assen das Schlüsselbein brach, wurde Redman sein Ersatzfahrer. Er wurde mit der 125er gleich Vierter, mit der 250er Vierzylinder in Ulster Dritter und in Monza Zweiter. 1961 wurde er in Hockenheim nur um eine Radlänge von Kunimitsu Takahashi im Kampf um Hondas ersten 250er-GP-Sieg geschlagen, er gewann in Spa und Monza und wurde WM-Dritter hinter Mike Hailwood und Tom Phillis, dazu WM-Vierter bei den 125ern.



REDMAN

Jim Redman: Alter schützt vor Charisma nicht

Hondas Superstar

1962 stieg Honda auch bei den 350ern ein. Redman wurde sowohl mit der 250er als auch mit der 350er Weltmeister. Er konnte 1963 beide Titel verteidigen, bei den 350ern auch noch 1964 und ’65. Doch bei den 250ern erwuchs ihm mit Phil Read und der schnellen Zweitakt-Yamaha ein übermächtiger Gegner, gegen den Honda in Monza 1964 die Sechszylinder-250er brachte. Bei ihrem zweiten Einsatz beim WM-Finale in Suzuka gewann Redman mit ihr, doch 1965 verletzte er sich zweimal, so ging der Titel wieder an Read.

1966 kam Mike Hailwood zu Honda. Redman wollte seine Karriere mit dem Titel bei den 500ern abschließen, Hailwood sollte sich in den kleineren Klassen austoben. Die Saison begann auch verheißungsvoll. Redman gewann die beiden ersten Rennen in Hockenheim und Assen, doch im Regen von Spa stürzte er und brach sich den rechten Ellenbogen. Er versuchte sieben Wochen später ein Comeback in Ulster, doch es ging nicht. Zur TT reiste er als Zuschauer an und wollte in Monza seinen Abschied geben. Doch Honda gab ihm kein Motorrad mehr.

Enttäuscht kehrte Redman nach Südafrika zurück, übernahm Anteile an der dortigen Yamaha-Vertretung und fuhr dort noch ein Jahr mit Yamaha Rennen, dann wandte er sich ganz dem Geschäftsleben zu. Erst 1995 kehrte er an die Rennstrecken zurück, als ihm das amerikanische Team Obsolete in Daytona seine Honda Six und eine Dreizylinder-MV-Agusta fahren ließ. Der damals 63-Jährige gewann mit der MV das 500er-Oldtimer-Rennen, und fortan bekam er regelmäßig Anfragen von Oldtimer-Veranstaltern. In den frühen 2000ern gab es kein großes Oldtimer-Festival ohne Jim Redman, und er lieferte sich sehenswerte Duelle mit deutlich Jüngeren.

Herzlichen Glückwunsch zum 90., Jim Redman! ■



FIM/MAURICE BÜLA

Jim Redman und die 350er-Honda: Von 1962 bis ’65 ununterbrochen Weltmeister



Jim Redman

Geburtstag: 8. November 1931
Geburtsort: London (GB)
Herkunftsland: Simbabwe

WM-KARRIERE

1959:	350 ccm, Norton (15.)
	500 ccm, Norton (15.)
1960:	125 ccm, Honda (7.)
	250 ccm, Honda (4.)
	500 ccm, Norton (9.)
1961:	125 ccm, Honda (4.)
	250 ccm, Honda (3.)
1962:	125 ccm, Honda (2.)
	250 ccm, Honda (1.)
	350 ccm, Honda (1.)
1963:	125 ccm, Honda (3.)
	250 ccm, Honda (1.)
	350 ccm, Honda (1.)
1964:	125 ccm, Honda (2.)
	250 ccm, Honda (2.)
	350 ccm, Honda (1.)
1965:	250 ccm, Honda (3.)
	350 ccm, Honda (1.)
1966:	250 ccm, Honda (3.)
	350 ccm, Honda (15.)
	500 ccm, Honda (5.)



Stefan Bradl (#65) vor Marc Márquez (#93): Der Deutsche gewann den WM-Kampf gegen den jungen Spanier

2SNAP

Bradl meisterlich

Bei einem dramatischen WM-Finale wurde Stefan Bradl 2011 Moto2-Weltmeister. Marc Márquez hatte den WM-Leader zwar eingeholt, musste aber verletzungsbedingt auf die letzten beiden Rennen verzichten.

Von: **Imre Paulovits**

Die Nerven lagen blank. Sowohl beim familiären, aber bestens strukturierten deutschen Kiefer-Team als auch beim mit einem gewaltigen Budget agierenden und hochprofessionellen Repsol-Team, das Emilio Alzamora für Marc Márquez aufgestellt hatte. Stefan Bradl hatte die Saison 2011 fast perfekt begonnen. Viermal ging er aus den ersten sechs Rennen des Jahres als Sieger hervor. Nach dem Grand Prix von England in Silverstone, den er ebenfalls überlegen gewann, betrug sein Vorsprung auf den zweitplatzierten Simone Corsi nicht weniger als 62 Punkte. Er hatte zu diesem Zeitpunkt fast die doppelte Punktzahl angehäuft wie der italienische FTR-Pilot. Marc Márquez, der als 125er-Weltmeister in die Moto2 aufgestiegen war, hatte zu diesem Zeitpunkt zwar bereits ein Rennen gewonnen, mit seinem Alles-oder-nichts-Stil aber auch vier Nuller in sechs Rennen kassiert, jedes Mal durch Sturz, und lag mit 85 Punkten Rückstand nur auf dem achten WM-Rang.

Katz und Maus

Doch dann inszenierte Márquez eine furiose Aufholjagd, gewann sechs der nächsten sieben Rennen, wurde einmal Zweiter und knabberte den Vorsprung des Deutschen Stück für Stück ab. Bei den Übersee-Rennen wurde es allerdings turbulent. Márquez wurde in Motegi Zweiter hinter Andrea Iannone, und wenn Stefan Bradl als Vierter auch nur etwas mehr als zwei Sekunden hinter ihm ins Ziel kam, hatte ihn der damals 18-jährige Spanier an der WM-Spitze überholt. In Australien legte Márquez im Training mit einer weiteren Bestzeit nach, nichts schien ihn aufhalten zu können. Doch dann fuhr er in der letzten Runde Ratthapark Wilairot um und wurde deshalb ans Ende der Startaufstellung verbannt. Auch so wurde er im Rennen Dritter, doch weil Stefan Bradl als Zweiter vor ihm ins Ziel kam, eroberte sich der damals 21-jährige Deutsche die WM-Führung mit drei Punkten zurück.

In Malaysia zahlte Márquez dann einen sehr hohen Preis für seine Risikobereitschaft. Im ersten freien Training stürzte er an einer Stelle, die nach einem Regenguss noch nass war und schlug so mit dem Kopf auf, dass seine rechte Augenhöhle beschädigt wurde. Wie so oft in seiner Karriere wurde die Verletzung heruntergespielt. Márquez ließ die weiteren freien Trainings aus und fuhr zwei Runden im Qualifying, doch die Zeit reichte nur zum 36. Startplatz, und er bekam vom Rennarzt Startverbot. Bradl wurde Zweiter und baute seine

ZAHL DER SAISON

24

Jahre waren seit dem letzten WM-Titel von Toni Mang in der mittleren GP-Klasse vergangen, als Stefan Bradl Moto2-Weltmeister wurde. Ob wir 2035 wieder einen deutschen Weltmeister haben werden?

WM-Führung wieder auf 23 Punkte aus.

Kampflos gewonnen

Die zwei Wochen bis zum WM-Finale in Valencia verbrachte der spanische Jungstar in abgedunkelten Räumen, man hatte gehofft, dass sich seine Doppelsichtigkeit wieder legte. Doch am Freitag vor dem Rennen gab sein Team bekannt, dass er nicht starten konnte. Stefan Bradl war somit Weltmeister. Der Druck war weg, nun konnte der Deutsche Kalex-Pilot wieder unbeschwert fahren. Er markierte im ersten freien Training auch gleich die Bestzeit, legte in FP3 eine zweite hin und qualifizierte sich als Vierter hinter Michele Pirro, Yuki Takahashi und Mika Kallio. Doch das Rennen des frischgekürten Weltmeisters dauerte nur vier Runden, dann stürzte er. Es wurde dennoch ein Riesenfest für Deutschland. Nicht nur Bradl hatte seinen ersten WM-Titel geholt, den ersten eines Deutschen in einer GP-Klasse seit Dirk Raudies 1993, auch die damals noch kleine Schmiede Kalex aus Augsburg holte ihren ersten Titel, genau wie das Kiefer Racing Team. Diese erfolgreiche Seilschaft sollte 2012 weitergeführt werden, doch dann überschlugen sich die Ereignisse: Bradl bekam von Honda einen MotoGP-Vertrag und konnte mit dem LCR-Team in die Königsklasse aufsteigen. Deutschland hatte fünf Jahre nach dem Rücktritt von Alex Hofmann wieder einen MotoGP-Piloten.

Die Augenverletzung von Marc Márquez zog sich über den ganzen Winter, nach einer Operation und langem Bangen kam er aber doch völlig fit zum WM-Auftakt und gewann die Moto2-WM 2012 überlegen. HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto setzte die Aufhebung der Satelliten-Team-Regel für MotoGP-Rookies durch, so wurde er der erste 250er-Weltmeister seit Mike Hailwood, der nach seinem Aufstieg auch die Königsklasse gewann, und löste Freddie Spencer als jüngsten Weltmeister der höchsten Klasse ab.

Das Kiefer-Team sollte mit Leopard-Honda und Danny Kent 2015 noch einmal Weltmeister werden, bevor der tragische Tod von Teamchef Stefan Kiefer seinen Bruder Jochen zwang, alleine weiterzumachen und kleinere Brötchen zu backen. Kalex sollte zur absoluten Macht in der Moto2 aufsteigen. Márquez war 2012 der letzte Suter-Weltmeister, seither hat die deutsche Schmiede den Titel acht Mal in Folge gewonnen, auch der diesjährige Weltmeister wird ihr Motorrad fahren. Den Hersteller-Titel haben sie dieses Jahr schon längst in der Tasche.

Stefan Bradls MotoGP-Karriere begann vielversprechend, geriet dann aber ins Stocken. Dafür ist er heute Honda-Testpilot, kann bei Wildcard-Einsätzen zeigen, dass er es noch immer draufhat und hilft damit seinem ehemaligen Erzrivalen, dem mittlerweile achtfachen Weltmeister, wieder ganz an die Spitze zu kommen. Auch wenn die beiden damals nicht viel miteinander geredet haben: Heute tun sie es über die Technik der Honda umso mehr. Und Márquez bekennt offen, dass er sich keinen besseren Testfahrer vorstellen kann als den Deutschen, der ihn vor zehn Jahren im Titelkampf besiegte.

Ein Jahr nach Stefan Bradl wurde Sandro Cortese Weltmeister der Moto3. Heute wissen wir: Es war ein Höhepunkt des deutschen Motorsports, auf dessen Wiederholung wir nur voller Sehnsucht hoffen können. ■


PREISSLER

Bradl und Alex Baumgärtel von Kalex


2SNAP

Wie der Vater, so der Sohn, nur besser: Helmut Bradl war 1991 „nur“ Vizeweltmeister

WM-ENDSTAND 2011

Moto2

1.	Stefan Bradl (D)	Kalex	274 Pkte.
2.	Marc Márquez (E)	Suter	251
3.	Andrea Iannone (I)	Suter	177
4.	Alex de Angelis (RSM)	MotoBi	174
5.	Tom Lüthi (CH)	Suter	151
6.	Simone Corsi (I)	FTR	127
7.	Bradley Smith (GB)	Tech3	121
8.	Dominique Aegerter (CH)	Suter	94
9.	Michele Pirro (I)	Moriwaki	84
10.	Tito Rabat (E)	FTR	79



PREISSLER

Ein noch größeres Fest war der Titel für das familiäre Kiefer-Team. Doch sie sollten ihren Weltmeister noch am selben Wochenende an die MotoGP verlieren



Das erste Gespann-Weltmeister-Duo rein aus der Schweiz seit 1994: Markus Schlosser und Marcel Fries

MARK WILKES

Eine Glanznummer

Markus Schlosser und Marcel Fries sind endlich Sidecar-Weltmeister. Doch bevor es dazu kam, ging den beiden Schweizern sprichwörtlich noch einmal richtig der Frack.

Von: **Anke Wieczorek**

Wenn man mit 55 Punkten Vorsprung zum Finale nach Estoril reisen kann, scheint das eine sichere Bank zu sein. Wenn aber noch drei Rennen ausstehen und zwei davon doppelt gewertet werden, mutiert der Abstand plötzlich zum Klacks. Daran hatte Titelfavorit Markus Schlosser an der Atlantikküste von Portugal zu knacken. Denn der Schweizer qualifizierte sich nach einem misslungenen Zeittraining nur für den neunten Startplatz, während sich sein großer Rivale Todd Ellis mit Emmanuelle Clèment im Regen auf den zweiten Rang schob. Schlosser bekam fast die Krise. Am besten konnte sich der achtfache Weltmeister Tim Reeves mit Kevin Rousseau im Boot mit den Bedingungen arrangieren: Pole-Position.

Im ersten Rennen kam es für Schlosser noch dicker. Während die Birchall-Brüder Ben und Tom sensationell siegten und Ellis Dritter wurde, dümpelte der 49-jährige Schweizer ganz hinten herum. Ursache: falsche Reifenwahl. Nach der fünften Runde lenkte er zum Wechsel auf Trockenreifen das Gespann an die Box, aber das kostete auch wieder Zeit. Dennoch nahm Schlosser die Fahrt wieder auf und konnte am Ende trotz des frustrierenden zwölften Platzes wenigstens noch ein paar WM-Punkte retten. Das Rennen wurde wegen eines Unfalls von Paul Leglisse/Sébastien Lavorel im Kampf um die Podiumsplätze vorzeitig abgebrochen.

Schlosser und Fries waren fast schon zu bedauern. Was würde als Nächstes passieren? Erstaunlicherweise zeigte sich Schlosser eher gelassen. Er schlüpfte im zweiten Lauf von P9 aus durch die kleinsten Lücken des Feldes und wurde am Ende Dritter. Sein Titelkampf-Gegner hatte dagegen einen groben Fahrfehler gemacht. Ellis wurde nur Vierter. Durch die doppelte Punkte-Regelung hieß das zugleich: Schlosser/Fries sind die neuen Weltmeister. „Ich habe es zu dem Zeitpunkt nicht glauben können“, berichtet Schlosser. „Die Saison war noch nicht beendet. Es konnte noch Punkteverschiebungen geben, Motoren aufgemacht werden, unserer war bei der Überprüfung sauber, oder sonst irgendetwas.“ Für Schlosser wurde der WM-Titel erst bei der großen Medaillen-Zeremonie fassbar.

Für die Statistik wichtig ist, dass Harry Payne/Mark Wilkes das zweite Rennen gewannen. Wilkes ist der Ex-Passagier von Tim Reeves. Die beiden wurden 2019 zusammen Weltmeister. Reeves ließ es sich aber nicht nehmen, das dritte Rennen in Estoril und zugleich letzte des Jahres zu gewinnen. ■

NACHRICHTEN

Markus Schlosser und Marcel Fries wollen 2022 den WM-Titel verteidigen. Das ist der Plan, bei dem Schlosser einräumt: „Es hängt davon ab, wo und wann die Rennen stattfinden. Es muss alles stimmen.“ In der FIM-Sidecar-WM hat Schlosser in diesem Jahr 13 Podiumsplätze belegt. Dabei stand er acht Mal auf dem Siegerpodest.
Das letzte rein schweizerische Gespann-Team mit WM-Titel bestand aus Rolf Biland/Kurt Waltisperg. Die Eidgenossen gewannen die Weltmeisterschaft 1994. Im Jahr 2013 gab es einen WM-Sieg mit Beteiligung der Schweiz. Der Finne Pekka Päivärinta und Adolf Hänni holten damals die WM-Krone.

WM-ENDSTAND

	Team	Marke	Punkte
1.	Schlosser/Fries	LCR-Yam.	328
2.	Ellis/Clement	LCR-Yam.	269
3.	Päivärinta/de Haas	LCR-Yam.	218
4.	Kershaw/Charlwood	LCR-Yam.	212
5.	Reeves/Rousseau	ARS-Yam.	196
6.	Wyssen/Hofer	LCR-Yam.	128
7.	Streuer/Remmé	ARS-Yam.	105
8.	Payne/Wilkes	ARS-Yam.	96
9.	Birchall/Birchall	LCR-Yam.	79
10.	Biggs/Schmitz	LCR-Yam.	78
13.	Kimeswenger/Kölsch	LCR-Yam.	46
15.	Remse/Wechselberger	ARS-Yam.	31
19.	Sattler/Schmidt	ARS-Yam.	26



Alte Elektronik, aber perfektes Teamwork zwischen Päivärinta und de Haas

MARK WILKES



Sechs Ausfälle in der Saison, aber den letzten Sieg gönnte sich Reeves

MARK WILKES

Superbike-WM

Bayliss kehrt zurück

Ein großer Name kehrt mit Ducati in die Weltmeisterschaft zurück. Oli Bayliss, 18-jähriger Sohn des dreifachen Weltmeisters Troy Bayliss, wird bei Barni-Ducati die neue Panigale V2 955 fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Troy Bayliss hatte es im Sommer bereits angekündigt: Wenn es ein erfolgversprechendes Paket gibt, möchte er seinen Sohn Oli in die Weltmeisterschaft bringen. Oli Bayliss wurde am 29. September 18 Jahre alt, hat die Schule beendet und tritt nun als Profi-Rennfahrer in die Fußstapfen seines berühmten Vaters. Ducati-Corse-Marketingboss Paolo Ciabatti kennt Oli seit seiner Geburt, hat seinen Werdegang verfolgt und bereits angekündigt, sich dafür einzusetzen, dass sich bei Ducati eine Möglichkeit auftut, wenn Troy Bayliss es für richtig hält, seinen Sohn in die WM zu bringen. Dass Ciabatti den Jungspund nicht nur des Namens wegen einsetzt, zeigt ein Blick in die diesjährige Saison von Oli Bayliss in Australien: Im Juli gewann er einen australischen Superbike-Meisterschaftslauf gegen all die Haudegen aus Down Under, am ersten Oktober-Wochenende gewann er in Morgan Park vier von vier Rennen mit dem nicht gerade leistungsschwachen V4-Superbike.

Bayliss Jr. wird 2022 bei Barni-Ducati eine Panigale V2 955 in der neu aufgestellten Supersport-WM fahren. Teamchef Marco Barnabo setzt 2022 voll auf die Jugend: In der Superbike-WM fährt für Barni der 20-jährige Luca Bernardi. ■



WORLDSBK

Oli Bayliss: 2022 Profi-Karriere und Supersport-WM bei Barni-Ducati

Supersport-WM

Aegerter: Ten Kate

Dominique Aegerter geht auf Titelverteidigung. Der 31-jährige Schweizer hat seinen Vertrag bei Ten-Kate-Yamaha für 2022 verlängert.

Von: **Imre Paulovits**

Nach seinem Titelgewinn hat Dominique Aegerter erklärt, dass es sein nächstjähriges Ziel sein wird, den Titel zu verteidigen. Der 31-jährige Rohrbacher hatte mit mehreren Teams verhandelt, sich aber schließlich mit Ten Kate Yamaha einigen können, mit denen er dieses Jahr Weltmeister wurde. Wenn es nächstes Jahr auch neue, größere Motorräder in der Supersport-WM geben wird, ist Aegerter zuversichtlich, dass die Erfahrung des Teams und der Yamaha-Rennabteilung mit der R6 das überlegene Motorrad der letzten drei Jahre auch nächstes Jahr konkurrenzfähig halten wird. „Ich bin sehr glücklich darüber, mit dem Ten Kate-Team in der WorldSSP weitermachen zu können", so Aegerter. „Nach dem Gewinn der Weltmeisterschaft war es mir ein großes Anliegen, meine Karriere mit der Mannschaft fortzusetzen, mit der ich dieses Jahr sehr viele schöne Erfolge feiern durfte."

Abgesehen davon will Aegerter, wenn es der Terminkalender zulässt, mit IntactGP einen weiteren Angriff auf den MotoE-Titel starten. ■



TEN KATE RACING

Auf zur Titelverteidigung: Dominique Aegerter und Ten Kate Yamaha

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Honda hat sein Superbike-WM-Team für 2022 runderneuert und radikal verjüngt. Fuhren dieses Jahr der 36-jährige Álvaro Bautista und der 38-jährige Leon Haslam, wurde das Gesamtalter des Fahrerduos für das nächste Jahr um nicht weniger als 29 Jahre reduziert. Letzte Woche bestätigte Honda die Vertragsunterzeichnung mit dem aktuellen KTM-MotoGP-Piloten Iker Lecuona (21) und dem Noch-Petronas-Moto2-Piloten Xavi Vierge (24). Teamchef Leon Camier sprach Haslam zwar seinen Dank für die Entwicklungsarbeit, die er an der CBR 1000 RR-R geleistet hat, aus, doch der Ex-Rennfahrer entschied sich für zwei unbelastete, hungrige, junge Piloten, die die im Grenzbereich nicht ganz einfache Fireblade noch mehr an ihre Grenzen pushen sollen.

SUPERBIKE-WM

Der 19-jährige Tscheche Oliver König wagt einen gewaltigen Sprung: Bislang ist er mit KTM und Kawasaki in der Supersport-300-WM gefahren und wurde dieses Jahr WM-Elfter. Bei seinem Heimrennen in Most stand König erstmals auf dem Podium. Beim WM-Finale auf dem Mandalika Circuit wird er eine Kawasaki ZX-10RR im Team von Lucio Pedercini fahren. Er wird der jüngste Fahrer sein, der dieses Jahr in der Superbike-WM antrat.

IDM SUPERBIKE 1000

Teamchef Benny Wilbers hat mit Florian Alt und Nachwuchsmann Marco Fetz die IDM Superbike 1000-Fahrer für 2022 benannt. Dabei gibt es allerdings ein Problem: Wilbers-BMW Racing will mit Alt den Titel holen. Dieser hat aber auch Verpflichtungen in der Endurance-WM bei VRD Igol Expériences, und es dürfte wieder zu Überschneidungen im Kalender kommen. Wilbers will nun in einem Gespräch mit dem französischen Teamchef eine Lösung finden, die alle Seiten zufriedenstellt.



GP-Sieger Seewer (#91) vor den großen drei: #3 Febvre, #84 Herlings, #243 Gajser

Epischer Dreikampf

Romain Febvre war der Mann der Stunde beim Triple-Motocross-GP in Pietramurata. Der Franzose verließ die Dolomitenstrecke mit dem Red Plate, auch weil KTM-Star Jeffrey Herlings am Schlusstag eine Sturzorgie feierte. Die Tagessiege gingen an Tony Cairoli und Jeremy Seewer, die WM wird also erst beim Doppelfinale in Mantova entschieden. In der MX2-Klasse wurde der Weltmeister gekrönt: Maxime Renaux gewann hochverdient für Yamaha.

Von: **Frank Quatember**

WM-Lauf Nr. 2 auf der markanten Berg- und Talbahn Pietramurata in Trentino fand unter der Woche statt, trotzdem herrschte reges Gedränge rund um Strecke und Fahrerlager. Der Renntag versprach Spannung, und tatsächlich sollte es einer der spektakulärsten WM-Läufe der letzten Jahre werden. Die Sonne strahlte grell über die Dolomitenberge, als das Feld der MXGP-Klasse im ersten Lauf in die Startkurve jagte. Ein einziger Fahrer stürzte, und das war Jeffrey Herlings. Ausgerechnet der WM-Führende patzte, wurde zudem brutal überrollt, und die Werks-KTM war nicht mehr fahrbereit. Jetzt waren die Verfolger angestachelt: Tim Gajser (Honda) ging entschlossen am Startsieger Prado vorbei in Führung, und bereits in Runde 2 machte Romain Febvre mit der Werks-Kawasaki Druck auf den Slowenen. Es folgte ein langer Kampf, es ging um den Sieg zwischen den beiden Teufelskerlen. In der Schlussphase wechselte die Führung mehrfach, im Ziel hatte der Franzose hochverdient in einem unglaublich intensiven, aber jederzeit fairen Duell die Nase knapp vorn.

Der Vale Rossi des Motocross

Platz 3 ging an den von Grippe geplagten Antonio Cairoli vor dem Schweizer Jeremy Seewer, der sich nach einem ebenso langen wie sehenswerten Kampf

> Als der WM-Führende Herlings überrollt wird, folgt ein Fight zwischen Gajser und Febvre. Es bleibt der epische Kampf um den Titel.

gegen Jorge Prado durchsetzte. Im zweiten Lauf versetzte Altmeister Cairoli die italienischen Fans in Ekstase. Der „Valentino Rossi des Motocross" prügelte die KTM zum Holeshot und führte das Feld vor dem Yamaha-Duo Seewer und Coldenhoff in die Startrunde. Als wäre die Zeit stehen geblieben, fuhr der neunmalige Champion scheinbar mühelos einen Vorsprung heraus, während die Verfolger hart um jeden Meter kämpfen mussten. Cairolis Lauf- und Tagessieg vor Gajser und Febvre war die Krönung eines denkwürdigen Tages. Denn auch die MX2-Klasse bot Drama pur. Titelverteidiger Tom Vialle (KTM) spulte in Lauf 1 sein gewohntes Programm mit einem präzisen Start-Ziel-Sieg ab, während der WM-Führende Maxime Renaux mit seinen Nerven und der Strecke kämpfte. Entsprechend motiviert ging der Yamaha-Pilot in Lauf 2 und konnte tatsächlich seinen Landsmann Vialle nach wenigen Kurven kassieren. Das gefiel dem sonst so smarten KTM-Star überhaupt nicht, und kurz darauf knallte er Renaux völlig übermotiviert ins Motorrad! Sekunden später fand sich Vialle nach Crash verletzt neben der Strecke wieder. Das alles spielte in die Karten von René Hofer: Der Österreicher übernahm die Spitze, fuhr das Rennen nach Hause und feierte unter Tränen seinen ersten GP-Triumph und den ersten eines Österreichers seit der Legende Heinz Kinigadner 1985.

Seewer in Höchstform

Beim dritten WM-Lauf in Pietramurata sorgten die Protagonisten erneut für ein Hollywood-reifes Spektakel. Der Schweizer Jeremy Seewer, nach überstandener Krankheit in Höchstform, gewann den Start von Lauf 1 und zog unaufhaltsam davon. Trotz Sturz in Runde 8 blieb der Büla-



ARCHER

Erster Lauf- und GP-Sieg: René Hofer



YAMAHA

Erster WM-Titel: Maxime Renaux

cher eiskalt und gewann ungefährdet. Dahinter ging es vogelwild zu, denn Jorge Prado (KTM) setzte sich hinter Seewer auf Rang 2, und das hieß für die drei WM-Favoriten Schwerstarbeit beim Passieren. Perfekt gelang dies Kawasaki-Pilot Romain Febvre, der zunächst Gajser mit Kontakt ausbremste und zur Rennmitte am Spanier vorbei Platz 2 übernahm. Nun war Herlings gefordert: Als der Niederländer wenige Runden vor Schluss Platz 3 erreichte, nahm er angesichts des Rückstands auf Febvre Tempo raus. Ein Fehler, denn der Franzose musste in Runde 20 hart zu Boden, rettete aber Platz 2 glücklich ins Ziel. Lauf 2 stand zunächst im Zeichen von KTM: Prado und Cairoli zogen den Doppel-Holeshot für die Mattighofener. Es war Titelverteidiger Tim Gajser (HRC Honda), der wie entfesselt am KTM-Duo vorbei fegte in Richtung Laufsieg. Herlings fackelte nicht lange und schob sich auf Platz 2, während der schlecht gestartete Febvre im Slalom durch das Feld zog und in Runde 4 am Hinterrad des Holländers auftauchte. Ob Herlings nervös wurde? Wer weiß, auf jeden Fall verpasste er die Spur und wurde im Rodeo-Style vom Motorrad abgeworfen. Den Moment nutzte Seewer, konnte Rang 2 erobern und sich damit den Tagessieg sichern. Herlings kämpfte bis zum Ziel verzweifelt, der zweite Highspeed-Crash in Runde 12 aber war selbst für den „Bullen von Brabant“ zu viel. Immerhin schaffte er mit „Hilfe“ von Cairoli noch Rang 4.

Titel vorzeitig für Renaux

In der MX2-Klasse eroberte Maxime Renaux vorzeitig den WM-Titel, den ersten für Yamaha seit Antonio Cairoli 2007. Völlig überwältigt von seinen Gefühlen ließ der Franzose seinen Tränen freien Lauf. Das erste Rennen gewann erneut sensationell René Hofer, während sich Renaux im zweiten gegen seinen Landsmann Vialle durchsetzte. Der Belgier Jago Geerts erlebte einen pechschwarzen Sonntag mit Sturz und „DNF“ und verlor Rang 2 in der WM-Tabelle. ■ ▷

MOTOCROSS-GP PIETRAMURATA / MXGP

Pietramurata (I): 27. Oktober, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	34.48,910 min = 53,425 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 1,008 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 25,488 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 34,807 s
5.	Jorge Prado (E)	KTM	20	+ 44,780 s
6.	Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 45,729 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	20	+ 54,647 s
9.	Henry Jacobi (D)	Honda	20	+ 59,380 s
15.	Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.16,477 min
16.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	20	+ 1.20,355 min

MOTOCROSS-GP PIETRAMURATA / MXGP

Pietramurata (I): 27. Oktober, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **2. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Antonio Cairoli (I)	KTM	20	35.08,916 min = 52,918 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 2,601 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 4,915 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	+ 7,054 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	+ 10,463 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	20	+ 15,671 s
7.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 46,087 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	20	+ 1.07,034 min
15.	Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.12,883 min
16.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	20	+ 1.17,122 min

MOTOCROSS-GP PIETRAMURATA / MX2

Pietramurata (I): 27. Oktober, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	20	34.41,767 min = 53,608 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 3,130 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	20	+ 24,303 s
4.	René Hofer (A)	KTM	20	+ 34,007 s
5.	Isak Gifting (S)	GasGas	20	+ 47,625 s
6.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	20	+ 52,367 s
7.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	+ 56,819 s
9.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	20	+ 1.13,583 min
22.	Brian Hsu (D)	KTM	19	+ 1 Runde
23.	Michael Sandner (A)	KTM	19	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP PIETRAMURATA / MX2

Pietramurata (I): 27. Oktober, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	René Hofer (A)	KTM	19	34.01,864 min = 51,923 km/h
2.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	19	+ 3,794 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 6,959 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 15,281 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	+ 19,676 s
6.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 26,530 s
7.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 27,819 s
14.	Michael Sandner (A)	KTM	19	+ 1.10,700 min
17.	Brian Hsu (D)	KTM	19	+ 1.13,159 min
23.	Paul Haberland (D)	Honda	19	+ 1.49,918 min

NACHRICHTEN

EMX: PLATZ 4 FÜR JEREMY SYDOW

Der Chemnitzer Jeremy Sydow erzielte am Schlusstag des Triple-GP in Pietramurata sein bestes Saisonergebnis. Der 21-jährige Yamaha-Pilot belegte Rang 6 in der Tageswertung der 250er EM. Sydow: „Ich hatte zwei sehr gute Starts, habe leider die ersten Runden in Lauf 1 verpennt. Im zweiten Lauf war sogar mehr als Rang 4 drin, es war ein Megakampf.“ Der deutsche Fantic-Pilot Max Spies belegte einen guten zwölften Gesamtplatz in Italien, denselben Rang hält der Brandenburger auch in der EM-Tabelle.

ACHT MASTERS-RENNEN IN 2022

Der ADAC gab seine Pläne für die Motocross-Saison 2022 bekannt. Demnach wird es acht Veranstaltungen der beliebten ADAC MX Masters-Serie geben. Gestartet wird in Fürstlich Drehna Anfang April, es folgen das Auslandsgastspiel in Möggers (A) sowie Bielstein, Aichwald, Tensfeld, Holzgerlingen, Gaildorf und Dreetz. Die genauen Termine stehen noch nicht fest.

LANDSHUT RÜSTET AUF

Nachdem der AC Landshut von der 2. polnischen Speedway-Liga sensationell in die 1. Liga aufgestiegen ist, haben die Niederbayern schon die notwendigen Verstärkungen getätigt. Aus dem Meisterteam haben bereits Martin Smolinski, Kai Huckenbeck, Michael Härtel, Dimitri Bergé, Tobias Busch und Norick Blödorn für 2022 unterschrieben. Neu hinzu kommen Erik Riss von Wittstock und der 21-jährige Däne Mads Hansen, der von Opole wechselt. Der U21-Vizeweltmeister von 2020 stand auf der Einkaufsliste vieler polnischer Vereine. Der ACL trifft 2022 auf Zielona Gora, Ostrow, Rybnik, Danzig, Bydgoszcz, Lodz und Gniezno. Wittstock startet wieder in der 2. polnischen Liga und hat Valentin Grobauer von Landshut geholt.

MOTOCROSS-GP GARDA / MXGP

Pietramurata (I): 31. Oktober, 16. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	34.54,904 min = 53,272 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	+ 20,318 s
3.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	+ 27,360 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 29,230 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 30,180 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	20	+ 37,870 s
7.	Jorge Prado (E)	KTM	20	+ 41,135 s
13.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	20	+ 1.12,447 min
16.	Henry Jacobi (D)	Honda	20	+ 1.16,166 min
19.	Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.26,138 min

MOTOCROSS-GP GARDA / MXGP

Pietramurata (I): 31. Oktober, 16. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **2. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	35.09,036 min = 52,915 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 5,961 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	+ 18,063 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	+ 32,493 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 33,320 s
6.	Jorge Prado (E)	KTM	20	+ 36,170 s
7.	Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 37,186 s
18.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	20	+ 1.13,982 min
20.	Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.25,677 min
28.	Henry Jacobi (D)	Honda	13	+ 7 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Romain Febvre	614 Punkte
2.	Tim Gajser	613
3.	Jeffrey Herlings	611
4.	Jorge Prado	502
5.	Jeremy Seewer	498
6.	Antonio Cairoli	496
7.	Glen Coldenhoff	397
15.	Henry Jacobi	172
17.	Arnaud Tonus	119
23.	Tom Koch	68

1.	KTM	745 Punkte
2.	Honda	622
3.	Kawasaki	619

MOTOCROSS-GP GARDA / MX2

Pietramurata (I): 31. Oktober, 16. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	René Hofer (A)	KTM	19	33.39,546 min = 52,497 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 4,966 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	+ 10,001 s
4.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 13,972 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 15,149 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 15,904 s
7.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	19	+ 18,099 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 30,318 s
12.	Brian Hsu (D)	KTM	19	+ 34,028 s
15.	Michael Sandner (A)	KTM	19	+ 56,502 s

MOTOCROSS-GP GARDA / MX2

Pietramurata (I): 31. Oktober, 16. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	33.51,075 min = 52,199 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 3,105 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	+ 5,221 s
4.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	19	+ 8,086 s
5.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 9,052 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 9,683 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 11,294 s
8.	René Hofer (A)	KTM	19	+ 28,717 s
11.	Sim. Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 35,659 s
12.	Brian Hsu (D)	KTM	19	+ 37,891 s

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	642 Punkte
2.	Tom Vialle	532
3.	Jago Geerts (B)	516
4.	Mattia Guadagnini (I)	487
5.	Jed Beaton	477
6.	René Hofer	474
7.	Thibault Benistant	413
10.	Simon Längenfelder	291
23.	Michael Sandner	33
25.	Lion Florian (D)	29

1.	KTM	723 Punkte
2.	Yamaha	709
3.	Husqvarna	541

Eisspeedway-Saison 2022

Vorbereitungen – für was?

Am 4. Dezember soll die Eisspeedway-Europameisterschaft in Polen stattfinden. Ob es überhaupt eine WM – und wenn ja – in Russland gibt, steht noch in den Sternen.

Von: **Thomas Schiffner**

Am kommenden Wochenende legt die FIM die Eisspeedway-WM-Termine für 2022 fest. Dabei könnte ein „normaler" Kalender wie vor Corona herauskommen, aber auch ein Fiasko. Fix ist bisher nur der GP in Inzell am 12./13.03.2022. Berlin hat wegen technischer Probleme an der Eisaufbereitungsanlage in Wilmersdorf bereits abgesagt. In Russland stehen die Zeichen auf Stillstand: Wegen explodierender Corona-Zahlen wurde gerade wieder ein massiver Lockdown verhängt. Auch die Grenzen könnten wieder geschlossen werden. Außerdem hängt noch das Damoklesschwert über der nationalen Föderation, wonach das IOC in Russland keine WM-Prädikate bis zum 16.12.2022 erlaubt.


SCHIFFNER

Startet Markus Jell 2022 bei der WM? Und auch in Togliatti?

Die europäischen Eispiloten sitzen vor der bevorstehenden Saison wie das Kaninchen vor der Schlange: Für das EM-Finale in Tomaszow Mazowiecki (PL) sind auch zwei Deutsche gesetzt. Die Favoriten dafür, Hans Weber und Markus Jell, wissen nicht, wo und wann sie sich darauf vorbereiten können. Weber: „Ich habe einen Vertrag in der russischen Superliga bei Kamensk. Aber es ist unklar, ob wir nach Russland einreisen dürfen und ob vor dem 4. Dezember überhaupt Trainingslager stattfinden." Einem logistischen Scheitern hat der „Eishans" mit den Kauf eines neuen Transporters vorgebaut.

Auch Jells Pläne liegen derzeit auf Eis: „Wir wissen nicht, wohin wir planen sollen, weil noch nichts feststeht."

Die Situation in Russland könnte sich aber auch noch jenseits von Corona zuspitzen: Der bisherige Zuschauerkrösus Shadrinsk ist finanziell so angeschlagen, dass er WM-Läufe nicht finanzieren kann. Togliatti, das im Februar dieses Jahres den einzigen GP 2021 durchführte, hatte beim Rennen über das Wochenende nur etwa 3000 Zuschauer. Nach MSa-Infos wackelt der GP in Togliatti. In Kasachstan soll gefahren werden, jedoch geht die Reise jetzt von Astana und Almaty in eine andere Location.

Bliebe in Westeuropa neben Inzell nur noch Heerenveen als GP-Ausrichter. Da kommt die nächste Hiobsbotschaft aus den Niederlanden: Das Eisstadion Thialf steht nach 19 Monaten Corona vor dem finanziellen Aus. Der Stadionbetreiber hat 20 Millionen Euro Staatshilfe beantragt. Wenn der Zuschuss nicht fließt, könnte Eisspeedway in Westeuropa bald am Abgrund stehen. ■



Wie gewonnen …

Lettenbichler (r.) gewinnt das Getzen-Rodeo, aber Bolt die WM

PAIRAN

Obwohl Manuel Lettenbichler das Getzen-Rodeo zum dritten Mal in Folge gewinnen konnte, wurde er in der Meisterschaft punktgleich von Billy Bolt geschlagen. Der Brite war mit drei Punkten Vorsprung ins Erzgebirge gekommen, und der zweite Tagesrang reichte ihm, obwohl auch der kurzzeitig auf der Kippe gestanden hatte.

Von: **Robert Pairan**

Das Finale der erstmals ausgetragenen Hardenduro-WM, das Getzen-Rodeo im Erzgebirge, war die passende Kulisse für den Showdown zwischen Lettenbichler und Bolt. Doch zuerst mussten sich die 15 besten Fahrer in einem zweistündigen Lauf für das Finale qualifizieren. Erwartungsgemäß lagen die beiden Favoriten vorne. Sie wechselten immer wieder die Führung, wenn einer der beiden wieder mal hinter überrundeten Fahrern stecken geblieben war. Und überrundet wurden bei diesem Durchgang alle anderen Fahrer – was die Klasse der beiden Konkurrenten unterstreicht.

Der eigentliche Finallauf wurde dann auf einem deutlich verschärften Rundkurs über weitere 80 Minuten ausgetragen: Trotz Einzelstart schloss Bolt schnell zum bayerischen KTM-Fahrer auf, der als Sieger der Qualifikation vier Sekunden vor ihm starten durfte. Kurzzeitig konnte Bolt sogar die Führung übernehmen. Doch in der dritten Runde drehte das Schicksal den Spieß um: In einer technisch sehr schwierigen Auffahrt machte Bolt einen Fehler. Das wiederholte sich in kurzer Zeit mehrmals, und der Brite fand sich auf Platz 6 wieder. Damit wäre der WM-Titel an Lettenbichler gegangen, der scheinbar fehlerfrei seine Runden an der Spitze des Feldes zog.

Bolt im Endspurt

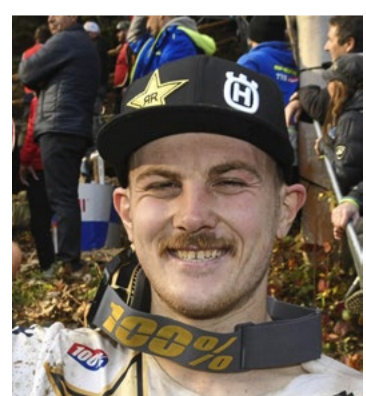
Bolt brauchte einen Moment, um sich wieder zu sammeln, dann machte er sich auf den Weg und setzte sich Stück für Stück von den anderen Fahrern ab. Nach der Hälfte der Strecke lag er auf dem zweiten Platz und hatte die Meisterschaft wieder in der Hand. Sherco-Pilot Mario Roman lag jedoch zunächst noch dicht hinter ihm auf Position 3 und ließ keinen weiteren Fehler von Bolt zu.

Im weiteren Verlauf des Rennens setzten sich die drei Spitzenreiter nach und nach vom Rest des Feldes ab. In der letzten Runde hatte Bolt nur noch eine Minute Rückstand auf Lettenbichler, lag jedoch komfortabel vor Roman auf dem zweiten Platz.

Der Kampf um den Titel lag von Anfang an nicht in der Hand des Deutschen: Er konnte gewinnen, doch auf das, was hinter ihm passierte, hatte er keinen Einfluss. Die Begeisterung der Fans trug ihn förmlich ins Ziel, wo er mit fast einer Minute Vorsprung den Tagessieg holte. Doch mit deutlichem Vorsprung vor dem Spanier fuhr Bolt auf den zweiten Platz des Getzen-Rodeos und holte sich den Titel.

Hinter Roman wurde der Südafrikaner Wade Young auf dem vierten Platz zwar überrundet, doch der Sherco-Pilot holte den dritten Platz in der WM.

Für den Deutschen Kevin Gallas fand die WM-Saison ein versöhnliches Ende: Der GasGas-Fahrer schaffte es noch, sich als 15. und letzter Fahrer für das Finale zu qualifizieren: „Die Strecke im Finale kommt mir mehr entgegen, die ist technisch anspruchsvoller. Die Schwierigkeit im Qualifikationsrennen war, dass so viele andere Fahrer die Strecke versperrten." Tatsächlich zog er unbeirrt seine Runden und holte sich mit seinem zwölften Platz auch die ersten WM-Punkte.



PAIRAN

Erster Hardenduro-Weltmeister: Bolt

Gallas muss wechseln

Trotzdem wird seine Zusammenarbeit mit dem italienischen Team TTR Squadra Corse nicht weiter fortgesetzt: Nach Verletzung und schlechten Ergebnissen blieb der Deutsche hinter den Erwartungen des Teams zurück.

Nicht für das Finale hatte sich Leon Hentschel qualifiziert: Der Uelzener war in den ersten Runden noch unter den Top 10 gewesen, bis er an eine verstopfte Auffahrt kam, wo er zu viel Zeit verlor und am Ende nur den 21. Platz belegte. Bis dahin war der GasGas-Pilot hinter Lettenbichler der einzige deutsche Fahrer gewesen, der einen WM-Punkt errungen hatte. ■

HARDENDURO-WM

Grießbach (D), 29./30. Oktober

Pos.	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Man. Lettenbichler (D), KTM	1:29.20,43h
2.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+56,41 s
3.	Mario Roman (E), Sherco	+2.45,09 min
4.	Wade Young (ZA), Sherco	+1 Runde
5.	Jonny Walker (GB), Beta	+1 Runde
6.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	+1 Runde
7.	Michael Walkner (A), GasGas	+3 Runden
8.	Teodor Kabakchiev (BG), Husqv.	+3 Runden
11.	Dieter Rudolf (A), KTM	+4 Runden
12.	Kevin Gallas (D), GasGas	+5 Runden

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 7 Läufen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Billy Bolt	104 Punkte
2.	Manuel Lettenbichler	104
3.	Wade Young	83
4.	Mario Roman	76
5.	Jonny Walker	66
6.	Alfredo Gomez	63
7.	Michael Walkner	46
8.	Teodor Kabakchiev	36
20.	Kevin Gallas	4
23.	Leon Hentschel (D), GasGas	1

MOTOR MARKT



Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 03/1999, orig. 25000 km, wie neu, antrium blue, Leder parchment (hell), blaue Paspelierung, Alcantara Himmel, Vollausstattung. Privat 75.000,- €. Tel. 0152/2534264

BMW



3.0 CS, 1973, 55000 km, Klima, H-Kennz, rostfreier Italien-Import, Technik revidiert, 69.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57472



740i, sehr gepflegte Liebhaber-Limousine, EZ 08/1998, 235.000 km, dunkelblau-met., hellgraues Leder, K210/5700, 2 Halter, Automatik, Garagenwagen in HH. € 9500,-. secretary@hr-ny.com

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



1960 Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, Matching Numbers, 1A Historie, € 675.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1956 Jaguar XK140 DHC, C-Kopf, Overdrive, deutsche Restaurierung, € 158.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Lamborghini



Countach von privat zum Kauf gesucht. Für weitere Details erreichen Sie mich gern unter Tel. 0511/6264617

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57460

MB S 320 CDi, EZ 2001, Autom., Euro 4, Vollausst., mit Autotel., VB 11.800,- €. Tel. 08232/1343



E 400 d 4M T 9G AMG, EZ 01/2019, 42235 km, 250 kW (340 PS), selenitgrau-met., Navi, Klima, +Distro+COM+MBeam+AHK, 54.990,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57478



Mercedes R 107, Bj. 6/1976, 118000 km, 147 kW (200 PS), silberdistelmetallic, 8 Zylinder, H-Kennz., Leder, SD, Preis auf Anfrage, deutsches Auto, TÜV neu, CD + Rechnungen über ca. 15.000,- € aus 2020 vorhanden, TÜV neu. Tel. 06202/17031

mehr: motor-klassik.de Nr. 57438

CL 600, Erstbesitz 2007, Bestzustand, nur 75000 km, Sommer-Chauffeurwagen, blau-met., Vollleder beige, 28.500,- €, Privatverkauf. Tel. 0172/8667555



1967/71 Mercedes 280 SL Pagode, nur 1A restauriert oder sehr gut original... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

Porsche





100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Boxster Motor M96/22, 2.7 l, überarbeitet, 0 km, 6500,- €. Tel. 0160/7225622

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Smart



www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Geschäftsverbindungen





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Verschiedenes



Suche Innenrückspiegel für DB 320 SL (R129), Nummer 12981025179051, schwarz oder andere Farbe, neu oder gebraucht. rjholzaepfel@t-online.de oder Tel. 02137/60692

Versicherungen









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 47/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2021 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Auf Konfrontationskurs: Nach harten Duellen im Rennen blockierte Denny Hamlin die Sieger-Donuts von Alex Bowman

Augen aufgehen

Thema Stallorder in der DTM
MSa 46/2021

Die Aussage von Gerhard Berger über den Schaden für die DTM durch das Verhalten von Mercedes hat bei mir Kopfschütteln ausgelöst. Ich musste mich tatsächlich fragen, ob ich das Jahr über die falsche Rennserie verfolgt habe. Wer hat denn mehrmals Unruhe durch taktische Spielchen und Zaubertricks in die Rennen gebracht? Zum Beispiel im Samstagsrennen in Assen: Da wurde Mike Rockenfeller doch gezielt als fahrende Blockade eingesetzt. So viel zum Thema Stallorder.

Oder auch am Norisring: Den Pflichtstopp von Lucas di Grassi bis zum Beginn der Zusatzrunde hinauszuzögern, war nur ein gut inszeniertes Verwirrspiel. Außerdem ist festzuhalten, dass Kelvin van der Linde nach seinem Stopp direkt vor Nick Cassidy auf die Bahn zurückkam und zur Überrundung anstand. Cassidy war deutlich schneller, das zeigten mehrere Überholversuche. Er wurde trotz blauer Flaggen bis zum eigenen Boxenstopp in Runde 66 blockiert. Das hat nichts mit direktem Kampf um die Position auf der Strecke zu tun.

Ich hoffe, dass die Verantwortlichen noch mal alle Rennen auf unfaire Stall-/Markenorder und Tricksereien überprüfen. Da werden so manchem die Augen aufgehen.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

Unfallpunkte?

Unfälle im Motorradsport
MSa 46/2021

Im Motorradrennsport wird darüber diskutiert, wie die Veranstalter unseren Sport sicherer machen können. Die modernen Rennstrecken sind so ausgebaut, dass die meisten Stürze für die Fahrer glimpflich ausgehen. Trotzdem oder vielleicht gerade deshalb zählen wir an einem Wochenende mit drei Klassen bis zu 60 Stürze und mehr.

Man sollte darüber nachdenken, ob man gestürzten Fahrern Negativpunkte gibt, die mit ihren normalen Punkten verrechnet werden. Wer 99,999 Prozent fährt, ist einfach besser als die, die 100,111 Prozent erzwingen.

Karlheinz Baumeister
D-72336 Balingen

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.





13. November: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 05. November		
18.15	Formel 1 Mexiko, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
21.45	Formel 1 Mexiko, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 06. November		
09.40	Supercars Sydney, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.45	WEC 8h Bahrain, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.25	Moto3-WM Portimão, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	MotoGP Portimão, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	GT Masters Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	NITRO***
15.35	Moto2-WM Portimão, Qualifying **LIVE**	Servus TV
ca. 17.50	Formel 1 Mexiko, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
20.15	Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
20.30	Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
20.55	Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE**	SRF info
Sonntag, 07. November		
06.20	Supercars Sydney, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.25	Supercars Sydney, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.00	WTCR Adria, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
11.40	Moto3-WM Portimão, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	WTCR Adria, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Mantova, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.40	MotoGP Portimão, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Portimão, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	GT Masters Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	NITRO***
15.25	Moto2-WM Portimão, Rennen **LIVE**	SRF 2
15.30	Moto2-WM Portimão, Rennen **LIVE**	Servus TV
17.00	ADAC TCR/F4/GT4 Nürburgring (Zus.)	NITRO
ab 18.00	Motocross-WM Mantova, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
18.30	Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
19.30	Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
19.50	Formel 1 Mexiko, Rennen **LIVE**	SRF 2
19.30	NASCAR Cup, Phoenix **LIVE** (dt. Komm.)	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup, Phoenix **LIVE** (engl. Komm.)	Sport 1+*
21.15	Porsche GT Magazin	Sport 1
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
Montag, 08. November		
00.00	WEC 8h Bahrain, Highlights	Sport 1
00.20	Formel 1 Mexiko, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Freitag, 05. November		
ab 10.00	Motorrad-WM Portimão, alle FP1 **LIVE**	servus.com**
ab 14.15	Motorrad-WM Portimão, alle FP2 **LIVE**	servus.com**
Samstag, 06. November		
06.00	Super GT Motegi, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
09.30	GT Masters Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	rtlplus.com***
ab 10.00	Motorrad-WM Portimão, alle FP3 **LIVE**	servus.com**
10.15	ADAC TCR Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***
11.15	ADAC F4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***
13.30	GT4 Germany Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***
19.45	X-Trial-WM, Andorra la Vella **LIVE**	motorsport.tv*
Sonntag, 07. November		
05.30	Super GT Motegi, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.00	GT Masters Nürburgring, 2. Qualifying **LIVE**	rtlplus.com***
09.45	ADAC F4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***
10.45	ADAC TCR Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***
11.45	GT4 Germany Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***
14.00	ADAC F4 Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	rtlplus.com***

*kostenpflichtig **nur Österreich ***auch www.adac.de/motorsport

Vorschau


WILHELM

Formel 1 GP Mexiko: Wird Max Verstappen seiner Favoritenrolle gerecht?


ADAC

ADAC GT Masters Nürburgring: Beim Eifel-Finale werden die Meister gesucht


MOTOGP

Motorrad-WM Portimão: Freies Fahren nach der Titelentscheidung

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
05.–07.11.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Phoenix	USA
06.11.	Langstrecken-WM (WEC), 8h Bahrain	BRN
06./07.11.	ADAC GT Masters/TCR/F4/GT4, Nürburgring	D
06./07.11.	Supercars Australien, Sydney (2)	AUS
07.11.	Formel 1, Mexico City	MEX
07.11.	Tourenwagen/WTCR, Adria	I
07.11.	Super GT, Motegi	J
Motorrad		
06.11.	X-Trial-WM, Andorra la Vella	AND
06.11.	Enduro-DM, Grünheide	D
07.11.	Motorrad-WM, Portimão	P
07.11.	Motocross-WM, Mantova (1)	I

Foto: J. Kernasenko

VERLÄNGERE DEINEN RENN-SOMMER

JOIN THE X-BOW SPORT AUTO WINTERCUP

Der SPORT AUTO Wintercup findet im Rahmen der GT Winter Series statt. Es besteht die Möglichkeit, mit dem eigenen Fahrzeug an den Start zu gehen oder ein bequemes Arrive and Drive Package zu buchen.
Dem Fahrspaß in den langen Wintermonaten steht somit nichts mehr im Wege.

TERMINE:

Portimão/Portugal	11./12.12.2021
Estoril/Portugal	15./16.01.2022
Jerez/Spanien	12./13.02.2022
Barcelona Catalunya/Spanien	12./13.03.2022

ANMELDUNG UND KONTAKT:

www.sportauto-wintercup.de



